

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE DERECHO



TESIS DOCTORAL

**El transporte marítimo en España : crecimiento, crisis y
política económica : bases para una ordenación económica
del sector**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Santos Pastor Prieto

DIRECTOR:

Lucas Beltrán Florez

Madrid, 2015

Santos Pastor Prieto



EL TRANSPORTE MARITIMO EN ESPAÑA : CRECIMIENTO, CRISIS
Y POLITICA ECONOMICA. BASES PARA UNA ORDENACION ECONOMICA
DEL SECTOR

TOMO I

Departamento de disciplinas Económicas y Financieras
Facultad de Derecho
Universidad Complutense de Madrid
1982



BIBLIOTECA

© Santos Pastor Prieto
Edita e imprime la Editorial de la Universidad
Complutense de Madrid. Servicio de Reprografía
Noviciado, 3 Madrid-8
Madrid, 1981
Xerox 9200 XB 480
Depósito Legal: M-36704-1981

SANTOS PASTOR PRIETO

"" EL TRANSPORTE MARITIMO EN ESPAÑA: CRECIMIENTO, CRISIS Y POLITICA ECONOMICA. BASES PARA UNA ORDENACION ECONOMICA DEL SECTOR""

Director: LUCAS BELTRAN FLOREZ
Catedrático de Economía Política
Director del Departamento de "Disciplinas
Económicas y Financieras"

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
Facultad de Derecho
Departamento de "Disciplinas Económicas y Financieras"
Año 1981

EL TRANSPORTE MARITIMO EN ESPAÑA : CRECIMIENTO, CRISIS Y POLITI-
=====

CA ECONOMICA : BASES PARA UNA ORDENACION ECONOMICA DEL SECTOR.
=====

CAPITULO I :

- Introducción

- 1.- Delimitación del objeto y finalidad perseguida
- 2.- El "estado de la cuestión"
- 3.- Las fuentes utilizadas: pegas
- 4.- Método y plan de trabajo
- 5.- Los "porqués" de este trabajo

PRIMERA PARTE : INSTRUMENTOS PARA EL ESTUDIO : DEL OBJETO Y SU
=====

ENTORNO. EL PUNTO DE PARTIDA.
=====

CAPITULO II : Función de los sistemas de transporte y caracte-
rísticas del transporte marítimo.

- 1.- Sistema y modo de transporte
- 2.- Búsqueda de características
- 3.- Diferentes modos de contratación y los costes de
las empresas navieras

CAPITULO III : El transporte marítimo en la economía española.
La formación histórica del sector.

- 1.- Transportes y formación del capitalismo en España
- 2.- Costes
- 3.- Incidencia en algunas magnitudes básicas
- 4.- Consumo energético
- 5.- Función de sostenimiento
- 6.- Formación histórica del sector Marina Mercante

CAPITULO IV : Los transporte marítimos en el mundo tras la Segunda Guerra Mundial.

- 1.- Rasgos fundamentales
- 2.- Evolución
- 3.- La demanda de transporte marítimo
- 4.- La flota y su rendimiento
- 5.- Perfil de los movimientos de fletes
- 6.- "Disfunciones" del mercado y "Banderas de Conveniencia"

SEGUNDA PARTE : ANALISIS DEL PROCESO DE CRECIMIENTO. CARACTERIZACION Y PROBLEMAS MAS IMPORTANTES DEL PERIODO CONSIDERADO.
=====

CAPITULO V : Demanda y oferta de transporte marítimo. La actuación de la flota española.

- V.I.- Composición y evolución de la demanda
- V.II.- La oferta de transporte marítimo

- 1.- Composición y evolución de la flota
- 2.- Edad
- 3.- Tamaño
- 4.- Indicadores complementarios de la oferta: contrataciones y bajas por pérdidas, desguaces y ventas al exterior: a) Contratación, b) Pérdidas y desguaces, c) Exportaciones
- 5.- La flota española y el contexto mundial
- 6.- Conclusiones

V.III.- La actividad de la flota española

- 1.- Introducción: evolución, composición, tráfico y flota
- 2.- Cobertura, tráfico extranacional, competencia intermodal
- 3.- Especial referencia a la actuación de la flota española en el transporte marítimo de algunos pro--

ductos : hierro, carbón, fosfatos, chatarra, -
otras mercancías. Transporte de pasajeros

4.- Datos y reflexiones finales

CAPITULO VI : Los fletes y la Balanza de Fletes

VI.I.- Los fletes

VI.II.- La Balanza de Fletes

- 1.- Introducción
- 2.- Evolución de la Balanza de Fletes
- 3.- Otros elementos de referencia
- 4.- Conclusiones

CAPITULO VII : La estructura empresarial

- 1.- Número, tamaño, grado de concentración
- 2.- Relaciones de las navieras con otros sectores
- 3.- OFICEMA y ANAVE
- 4.- Las grandes empresas y sus resultados
- 5.- Conclusiones

CAPITULO VIII : La perspectiva mundial

- 1.- Introducción
- 2.- La lucha por la protección entre los diferentes bloques de países
 - 2.1.- Rasgos generales
 - 2.2.- Líneas Regulares y Conferencias de Fletes
 - 2.3.- Propuesta para el transporte de graneles
- 3.- La política marítima desde la perspectiva de los países de mayor significación marítima
 - 3.1.- Introducción y síntesis
 - 3.2.- Noruega
 - 3.3.- Inglaterra

- 3.4.- Grecia
- 3.5.- Japón
- 3.6.- U.S.A.
- 3.7.- Francia .
- 3.8.- Italia
- 3.9.- Brasil
- 3.10.- Alemania Federal

TERCERA PARTE : LA POLITICA ECONOMICA COMO DETERMINANTE DE LA
 =====
 MARINA MERCANTE ESPAÑOLA.
 =====

CAPITULO IX : Política económica y transportes marítimos en Es-
paña : una visión global.

- 1.- Pautas históricas
- 2.- Disposiciones "clave"
 - 2.1.- La Guerra Mundial y la Ley de 1956
 - 2.2.- Los Planes de Desarrollo
 - 2.3.- La crisis de los setenta, el "concurso" del
millón de toneladas y otras medidas
- 3.- Las disposiciones "no nacidas" y estudios de futuro; los proyectos de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, el Libro Blanco del Transporte y la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista
- 4.- Sistematización de medidas adoptadas
- 5.- Contribución de los armadores a la elaboración de -
la política marítima
- 6.- La Administración Pública marítima
- 7.- Una política de protección

CAPITULO X : Las limitaciones impuestas a la Marina Mercante.

- 1.- Introducción
- 2.- Crónica de una supeditación: las relaciones entre
Marina Mercante y Construcción Naval

- 2.1.- El precio de los buques
- 2.2.- La prohibición de importar buques y sus excepciones
- 2.3.- Reparaciones
- 2.4.- Anulaciones de pedidos y traslación a empresas públicas
- 2.5.- Posición de los armadores ante el problema
- 3.- Otras limitaciones, remisión a otros lugares
- 4.- Conclusiones

CAPITULO XI : El acceso a la propiedad de la flota: Primas, Desgravación y Crédito Naval.

- 1.- Introducción
- 2.- Las Primas a la Construcción
- 3.- La Desgravación Fiscal y el mercado interior de buques
- 4.- Los problemas de financiación y el Crédito Naval
 - 4.1.- Introducción
 - 4.2.- Período 1936-1956
 - 4.3.- Período 1956-1967
 - 4.4.- Período 1967-1979
 - 4.5.- Impresiones finales

CAPITULO XII : El mercado de trabajo y su efecto sobre el crecimiento del sector.

- 1.- Introducción
- 2.- Datos del mercado de trabajo
 - 2.1.- Evolución del empleo y productividad
 - 2.2.- Salarios
 - 2.3.- Condiciones de vida y trabajo y los accidentes en la mar
- 3.- La emigración como resultado
- 4.- Los problemas presentados y la opinión de los armadores

- 5.- Política sobre el factor trabajo y efectos sobre el sector

CAPITULO XIII : El impacto de otros componentes.

- 1.- Los puertos y la política portuaria
 - 1.1.- Consideraciones generales
 - 1.2.- La evolución de los puertos y la política portuaria
- 2.- El precio de los combustibles
- 3.- Medidas fiscales
- 4.- Empresas públicas marítimas y cargadores públicos.
 - 4.1.- Introducción
 - 4.2.- La Empresa Nacional Elcano
 - 4.3.- La Cía. Trasatlántica
 - 4.4.- La Cía. Transmediterránea
 - 4.5.- Rasgos y caracteres de la intervención en - las empresas públicas marítimas
 - 4.6.- Los cargadores públicos

CAPITULO XIV : Medidas de ámbito restringido

- 1.- Reserva de mercado (carga)
- 2.- Fletes oficiales
- 3.- Primas a la Navegación
- 4.- Otras subvenciones

CUARTA PARTE : LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA ESPAÑOLA EN LOS TRAFICOS
 =====
 MAS SIGNIFICATIVOS Y LA POLITICA ECONOMICA APLICADA A ELLOS : PAR-
 =====
 TÍCLARIZACION Y VERIFICACION.
 =====

CAPITULO XV : El tráfico exterior de crudos y la política de protección.

- 1.- Introducción
- 2.- La flota petrolera
- 3.- El tráfico
- 4.- Actividad de la flota española
- 5.- Las empresas navieras
- 6.- Fletes oficiales : 1) De 1962 a 1973, 2) De 1974 a 1980
- 7.- La reserva de bandera
- 8.- Especial referencia a algunos problemas aparecidos en el período
 - A) Refinerías versus armadores
 - B) De la insuficiencia de flotas, a la autonomía y al exceso de capacidad
- 9.- Conclusiones

CAPITULO XVI : La flota granelera, el transporte de grano y los subsidios agrarios a la Marina Mercante.

XVI.I.- Situación y necesidades de la flota granelera

XVI.II.- El subsector de transporte de grano o cereales-
pienso

- 0.- Introducción : estructura de costes
- 1.- La flota: importancia relativa, tamaño medio, sus tituibilidad
- 2.- El tráfico
- 3.- Las empresas navieras en transporte de grano
- 4.- La protección a través de los fletes:
 - Los fletes en el mercado internacional
 - El sistema de fijación de los fletes oficiales
 - Evolución y comparaciones con los internacionales
 - El tamaño de los buques y los fletes
- 5.- La reserva de mercado y la actividad de la flota de transporte de grano española: cobertura y participación en el mercado extranacional
- 6.- Los Derechos Reguladores y la Compensación por Di ferencia de Fletes

- 7.- Sobre el exceso de capacidad de la flota
- 8.- Conclusiones

CAPITULO XVII : Líneas Regulares Exteriores.

- 1.- Introducción
- 2.- Tráfico y participación de la flota española
- 3.- Las empresas de línea
- 4.- Hacia una síntesis de los problemas del subsector
- 5.- El planteamiento de los armadores
- 6.- Política específica
- 7.- Conclusiones

CAPITULO XVIII : Tráficos de cabotaje

- 1.- Introducción
- 2.- Flota
- 3.- Tráfico
- 4.- Costes y empresas navieras
- 5.- Las razones del descenso en importancia; datos
- 6.- Política específica
- 7.- Conclusiones

CAPITULO XIX : Conclusiones
=====

- 1.- Extracto de las contenidas en cada capítulo
- 2.- Generales
 - 2.1.- Sobre el proceso de crecimiento
 - 2.2.- Sobre los mecanismos
 - 2.3.- Resultados
 - 2.4.- Quiebra del sistema
- 3.- Planteamientos de futuro
 - 3.1.- Perspectiva de integración en las Comunidades Europeas

3.2.- Con qué contamos

3.3.- Una digresión : sobre el proteccionismo en
la Marina Mercante española

APENDICES

=====

- 1.- Relación de disposiciones más importantes en la
definición de la política sectorial (por materias
y cronológicamente)
- 2.- Fuentes consultadas
 - a) periódicos y revistas utilizadas
 - b) fuentes
- 3.- Abreviaturas
- 4.- Tipos de cambio empleados

CAPITULO I: INTRODUCCION

1.- DELIMITACION DEL OBJETO Y FINALIDAD PERSEGUIDA

El objeto de estudio está formado por una parte del componente "transporte" presente en la economía española, lo que luego definiremos como "modo de transporte marítimo" correspondiendo a lo que la acepción usual "transporte marítimo" significa. Desde ángulos afines, otra voz que delimita el objeto es la de "Marina Mercante española"; con ello tenemos ya una primera precisión de lo que no constituye materia de estudio: la Marina no mercante, esto es, la de guerra; pero incluso dentro de la Mercante, (en la forma en que la suelen entender algunas publicaciones internacionales), tampoco entraremos en la parte relativa a flota y actividad pesquera por entender que la misma no tiene por objeto principal el transporte; incluso una flota tan próxima a la de transporte como la auxiliar de puertos y remolcadores también será marginada, y sólo incidentalmente se hará referencia a ella.

Después de lo manifestado en el párrafo anterior nos queda ya como objeto de estudio el transporte marítimo, que intentaremos analizar global y separadamente (en sus componentes y aspectos parciales). Pero ese mismo objeto "transporte marítimo", "Marina Mercante" (0), lo componen subconjuntos bien diferenciados entre sí aunque sus límites sean algo imprecisos por la alta sustitución mutua que interesa tener en cuenta. Tales son:

- Cabotaje: tráfico realizado entre puertos españoles - tradicionalmente descritos como puertos del territorio Metropolitano, Protegido y Colonial (1). Como luego sucederá con otros tráficos, debe diferenciarse entre tráfico regular y "tramp", en atención a si se man

tiene o no un servicio por el período de tiempo que reglamentariamente se hubiese determinado, con sujeción a itinerarios y frecuencias apro-
bados por la Administración (2): tal distinción es análoga a la exis-
 tente entre vuelos de línea regular y "charter" en el transporte aéreo
 y otras afines de los restantes modos. Dentro del mismo tráfico de ca-
 botaje pueden desagregarse otros subconjuntos homogéneos y significati-
vos como el de "productos petrolíferos", reservado en su mayor parte
 al monopolio de CAMPSA (3), y el tradicionalmente denominado "Servicios
 de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional" -cubierto por la Cia.
 TRANSMEDITERRANEA en virtud del correspondiente contrato. Del mismo mo-
do que en otros tráficos, cabe la distinción entre los de pasaje y aque-
 llos que sólo transportan carga; la casi totalidad del tráfico de pasa-
 jeros en cabotaje es desempeñado actualmente por la compañía citada.-
 Más importante que lo anterior es la diferencia entre los tráficos en
 razón a la carga transportada, destacando a) graneles -referentes a -
 productos susceptibles de transporte masivo, homogéneos- como los mis-
 mos productos petrolíferos, mineral, carbón o sal; b) productos que -
 suelen englobarse en la denominación de "carga general" o "mercancia -
 general", formada por objetos heterogéneos con mayores problemas de -
 carga y descarga, mayor fragilidad y volúmenes inferiores. tambien sue-
len englobarse en estos grupos las pequeñas cantidades de graneles no
 susceptibles de formar cargamentos completos.

- Análogamente a lo realizado para el tráfico de cabota-
 je, sucede con el tráfico marítimo exterior que tiene por objeto las
 importaciones y exportaciones del país y el tráfico marítimo de (o en-
 tre) otros países; puede dividirse en tráfico de pasaje (carga y pasa-
 je, o mixtos) y carga (de línea regular o tramp, granelero-sólido o
 líquido- o de carga general), además de la triple división que encarna

su propia denominación, en tráfico de importación, exportación y extranacional (4).

En el esquema que aparece en la página siguiente se apreciará con mayor claridad los grupos mas sobresalientes y de mayor homogeneidad. Una precisión adicional y necesaria: los productos comprendidos dentro del epígrafe "mercancía o carga general" suelen ser transportados normalmente en servicios de línea, así como los graneles lo suelen ser en servicios tramp.

N O T A

Esquema de subconjuntos de Tráfico Marítimo más significativos

I.- Exterior

I.1 Por su relación con el comercio exterior del país.

- a) de exportación
- b) de importación
- c) extranacional (de terceros países o "cros trade")

I.2 Por el objeto a transportar

- a) carga
- b) pasaje

I.3 Por el régimen de prestación del servicio

- a) de línea regular
 - 1.- oceánica
 - 2.- no oceánica
- b) tramp (navegación libre)

I.4 Por el tipo de mercancía transportada

- a) graneles
 - 1.- importación de crudos
 - 2.- importación de granos
 - 3.- otros graneles

- b) Mercancia general
- c) Transportes especiales
 - 1.- gases licuados
 - 2.- productos químicos
 - 3.- otros

II.- Cabotaje: Valen las denominaciones de los apartados I.2, I.3 - (excepto desglose de "líneas") y I.4 (excepto el desglose de a y c). -

En este tráfico deben destacarse los siguientes subgrupos:

- Servicio de comunicaciones Marítimas de Interés Nacional (TRANS-MEDITERRANEA).
- Tráfico de productos petrolíferos (CAMPSA).

Delimitado el campos de trabajo, corresponde ahora precisar qué se pretende con la presente investigación; no es otra cosa - que lo que el mismo título indica. A grandes tasgos:

a) Conocer la evolución del sector, aunque de ella sólo hayamos destacado las palabras crecimiento y crisis -por entenderlas más definidoras de aquella-; precisar las etapas habidas, la homogeneidad del proceso y en su caso, los grupos (de flotas, tráficos, empresas) que salieron bien y malparados; en otras palabras, se trata de un análisis de su formación como sector.

b) Analizar por qué sucedió así o, lo que es lo mismo, qué mecanismos impulsaron el proceso registrado, qué pone en marcha la crisis y en qué términos van evolucionando los papeles de todos aquellos factores.

c) Conocer los efectos de lo sucedido, de un modo global, a través de los indicadores de cobertura de las necesidades nacionales con flota mercante propia y el resultado de la Balanza (o Balance (5)) de Fletes; de modo más particularizado, a través del conocimiento de los resultados de las empresas y de sus posibilidades de futuro.

d) En tal sentido, interesa conocer de forma preferente el papel que ha desempeñado la política económica, para lo cual se realiza un detenido análisis de los instrumentos, objetivos perseguidos y resultados alcanzados por aquella.

El resultado de la investigación intentará, entre otras cosas: a) informar sobre los problemas que aquejan al sector, discer-- niendo sobre su carácter coyuntural o no, y facilitar luz sobre posibi-- lidades y palancas utilizables (y desechables) en la transformación de la situación actual; b) aproximarnos al conocimiento de la economía es-- pañola desde la perspectiva sectorial actual y pretérita; c) del mismo modo que en el caso anterior, permite una aproximación adicional al - conocimiento de la política económica aplicada en el período de estudio.

2.- EL ESTADO DE LA CUESTION

Como es frecuente en los estudios sectoriales, no pue-- de hablarse de la existencia de respuestas propiamente dichas a gran - parte de los interrogantes planteados, y la mayoría de las que existen -como veremos también al hablar de las fuentes-, o son bastante super-- ficiales o se hallan fuertemente mediatizadas por los intereses que se defienden; en cualquier caso, el grado de generalización es tan eleva-- do, y el soporte en que se basan, tan endeble, que sólo "in extremis" puede hablarse de pinceladas en la explicación. Ello no obstante, y - con carácter indicativo, se presentan algunas de las explicaciones ofre-- cidas:

a) Los armadores: de forma dispersa e irregular, han venido a entender (sin entrar en consideraciones sobre su detalle) - que se ha dado un proceso de crecimiento fruto de la vocación e impul-- so natural de los empresarios (6); la función que de la política eco-- nómica destacan casi exclusiva y reiteradamente es la negativa: obligar

les a proveerse de insumos nacionales -el buque hasta la segunda mitad de los setenta, al que añaden las reparaciones, pertrechos y tripulaciones en la segunda mitad de los setenta-; la critican fundamentalmente por haber dado lugar a mayores precios (insumos) que los internacionales y, secundariamente, por las implicaciones de acceso mismo: calidad, flexibilidad, amplitud de gamas ... Este mismo enfoque hará que en la hora presente entiendan que "... la Marina Mercante española ha llegado al final de una etapa de crecimiento y se encuentra abocada a una profunda reestructuración no de su propia estructura sino básicamente de su marco de actividad económica, menos de factores de cambio internos que de su entorno..." (7) (el subrayado es nuestro).

b) BARREDA (8) localiza el crecimiento entre 1.956 y - 1.973, centrado en el transporte de crudos del petróleo y otros graneles, y motivado en el "... desarrollo de la economía del país ..., el Crédito Naval, la instalación de las refinerías y la industria pesada ..." (9); ve en "... las circunstancias de prolongado aislamiento - político... (la razón de la difícil intervención española en los tráficos internacionales (entendiendo que) lo que realmente ocurrió fué una recesión en dicha participación con la pérdida del interés empresarial y la consecuencia, que aún hoy vivimos, de carencia de empresas capaces de desarrollar una actividad empresarial ..." (10) entiende que uno de los principales problemas de la Marina Mercante española consiste en su ausencia del tráfico de carga general, que él atribuye a:

a) la política de la supeditación de la Marina Mercante a la construcción naval (en términos generales).

b) al retraso de España en la incorporación de los avances técnicos (paletización, contenedores, ro-ro,...).

c) a que en España se han dedicado los principales es-

fuerzos a los buques graneleros (sólidos y líquidos) "... más fáciles y adecuados a los astilleros nacionalizados donde se podía emplear mano de obra apenas cualificada" (11).

d) la prohibición de importar buques en defensa de la construcción naval nacional.

e) la despreocupación de los importadores y exportadores por el uso del pabellón nacional, en relación con la mediatización que de las multinacionales padece nuestro comercio exterior según él y con la falta de una política de apoyo a tal utilización. Llega afirmar que también algunas empresas nacionales se han comportado con esa falta de "solidaridad" con las empresas navieras, y que "...el Ministerio de Comercio, del cual dependió la Marina Mercante durante muchos años, tampoco hizo nunca nada por favorecerla". (12).

En definitiva, estos argumentos coinciden en su mayor parte con los de los propios armadores privados (13); el problema fundamental de los mismos estriba en que su discusión requiere la fundamentación y precisión que ellos no poseen en su mayor parte. La "salida" que se propone tanto en el apartado anterior como en el presente y ulteriores se orienta en el sentido de disponer de acceso libre al mercado internacional de buques; gozar de precios finales competitivos en la construcción nacional -que en BARREDA se condiciona a su utilización en tráficos de línea regular o navegación extranacional-, y disponer de ayudas -antes denominadas de ajuste o transitorias- ahora sin tal carácter-, concretados en la extensión de los beneficios que habitualmente se otorgan a las exportaciones a los ingresos de los transportes marítimos exteriores.

c) A partir de su preferente preocupación por la evolución del empleo y los salarios, la opinión del SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE (SLMM) viene a cuestionar no sólo el desaguizado que manifiesta la crisis de los setenta en la Marina Mercante española, -- sino todo el proceso de crecimiento y los mecanismos en que se basó; -- previamente advertida la ausencia de estudios de base del sector, el SLMM asume la importancia de los mismos y encarga en 1.975-1.976 la realización de un trabajo de esa índole que, aunque no acabado, suministró una importante visión global de la que no se disponía hasta el momento (14); visión global de la que no se disponía hasta el momento (15); visión global que intenta precisarse en cada ocasión que ha de plantearse la toma de especiales decisiones (Congresos, negociaciones, etc.). -- Entiende el SLMM que en el sector se ha producido una incorrecta planificación de la inversión, una desastrosa e interesada gestión comercial y naviera, y una falta de política de transportes por parte de la Administración; a esto une la amplia capacidad de construcción naval no eficaz. Estima que el proceso de crecimiento se ha visto motivado fundamentalmente por la protección de unos tráficos y la presión de los astilleros por dar salida a su excedente de capacidad; que la quiebra del sistema se produce al fallar el poder de los armadores para mantener un crecimiento de los fletes oficiales a su gusto, cuando se comienza a amenazar con la supresión del comercio de Estado (tráfico reservado al pabellón nacional) y sin embargo se mantiene la presión de los astilleros aquejados de grave exceso de capacidad. Sus propuestas de racionalización del sector incluyen medidas que garanticen la competitividad del precio final del buque y demás insumos "cautivos" eliminando progresivamente la protección a través del flete; contemplan también la -

planificación de las posibilidades de la construcción naval y Marina - Mercante de modo que se establezca una financiación favorable a una -- flota que cuente con razonables posibilidades de explotación; entiende, por otra parte, que el Estado dispone de un arma de fomento de racionalización extraordinaria en el Crédito Naval, que habría de ser utilizado para potenciar mayores empresas, obligar a que la aportación de capital propio sea cierta y garantizar la máxima transparencia en la gestión del negocio; además, llega a entrever la necesidad de la nacionalización de algún subsector (líneas regulares oceánicas), y la transformación de la Administración marítima de forma que disfrute del rango que le corresponde (implícitamente mayor) unificando las competencias relacionadas con los asuntos marítimos ¹⁵ (18).

d) Muy próxima a la anterior es la interpretación que de la situación realiza SANCHO LL. (17); con una pretensión más indagadora, con mayor afán de documentación y enfoque crítico, pero en la perspectiva de ofrecer fundamentalmente una alternativa al modo de operar la política marítima en los últimos años de la década del setenta, destaca el autor la importancia de la pésima organización y gestión de las empresas navieras, y la localización habitual de los negocios fuera de las mismas, manteniéndolas en el límite de subsistencia que permita la continuidad del negocio colateral (pinturas, industria auxiliar, etc.); critica la situación administrativa y la política portuaria, y sobre todo, centra el desastre de la Marina Mercante española en la dependencia del sector constructor y en la ausencia de una política marítima que no fuera consolidar aquella dependencia.

Las muestras anteriores definen con suficiencia la amplitud de las distintas interpretaciones realizadas sobre el "estado de -

cuestión marítima en los términos que a este estudio importa": evolución y efecto de la política económica (general y específica para el sector) en el período de tiempo que acotamos. Existen también otras posiciones, con menores pretensiones globalizadoras en la explicación, que habrán de traerse a colación en cada momento.

La siguiente fase del "discurso científico" de acuerdo con lo que mandan los cánones (18) habría de consistir en la discusión -una primera discusión al menos- de estas diferentes lecturas de la realidad. Al ser generalmente escritos de "intervención", de "acción", cuyo objetivo no es tanto investigar y demostrar lo que se dice, cuanto (dando por hecha la existencia de un acuerdo previo y tácito sobre los datos "de base") proponer aquellas medidas que se estiman más convenientes, la discusión podría terminar como a menudo termina: donde comenzara; algo similar a lo que sucede con las intervenciones de los diversos "expertos" en la materia (19) cuando, antes de dar su terapia personal para "curar" a la Marina Mercante de los males que la aquejan, se atreven a dar cifras de apoyo sobre "el mal" en términos de, por ejemplo, cobertura del pabellón nacional: que no coincide ni una sola, con las de los restantes "expertos"; se hace, por tanto, más que aconsejable, necesario, citar las fuentes en el ejemplo citado, y en general, desarrollar una cierta labor previa de definición del terreno en que nos movemos con especial referencia aquello que, de lo afirmado, puede sostenerse con arreglo a algún tipo de fuente (o al menos citar la para su posterior chequeo por quien lo desee).

Esa es la razón principal de que no se discuta aquí ninguna de las proposiciones referidas sino que sea en el capítulo de conclusiones donde se intente presentar lo que haya de oponerse como -

resultado, fundamentalmente, de lo que el curso de la investigación - nos ha permitido obtener.

3. LAS FUENTES UTILIZADAS: PEGAS

Unas cuantas precisiones sobre las FUENTES son imprescindibles antes de señalar el método y plan de trabajo marcado, entre otras razones, porque el estado de aquellas condiciona a éstos. Esquemáticamente, los problemas planteados son:

a) Fuentes Estadísticas: los aspectos más preocupantes se refieren a su no disposición en períodos importantes (antes de mediados de los cincuenta) y a la falta de fiabilidad que las caracteriza, de acuerdo, en ocasiones, con las observaciones del propio organismo que las cometió (20); en otros casos, esta última deficiencia será resultado de la contradicción existente entre los datos ofrecidos por distintas fuentes (21). Hay incluso problemas de accesibilidad a la información de este tipo, derivados de la inexistencia de un centro - que posea, al menos, las distintas publicaciones, o las más importantes, en un período aceptablemente largo (22); quien desee investigar se verá obligado así a disponer (con dificultades) de los escasos centros que la poseen. Las instituciones que han emitido en el período - de referencia algún tipo de estadística regular son (23): SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, DIRECCION GENERAL DE PUERTOS, DIRECCION GENERAL DE ADUANAS e INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA.

b) Fuentes Documentales: el problema más importante de éstas radica en su no publicidad que hace difícil (muy a menudo, imposible) su acceso; esta dificultad, corriente en la mayoría de los sectores, es aquí mayor, de acuerdo con la experiencia directa de que --

disponemos respecto a sectores afines al estudiado (por ejemplo, construcción naval) y la indirecta de otras investigaciones e investigados; por su valor "documental" y testimonial para ulteriores intentos, se consigna aquí la de haber sufrido, además de las barreras ordinarias de estos trabajos que han hecho que la investigación se pareciera a - menudo más a un salto de obstáculos que a un estudio propiamente dicho, el corte tajante que se produce en el acceso a cualquier documento -y al mismo fondo bibliográfico- de una importante organización del sector, a partir de un momento determinado (24).

¿Quién diría que habrían de producirse problemas de publicidad en un tema tan "público" como las disposiciones de la Administración en materia de fletes y otros auxilios?. Pues también los - ha habido, y muy importantes, dada la proliferación de un hábito de dudosa licitud como las llamadas "Ordenes Ministeriales Comunicadas" que, con la fuerza -eso se dice- de una norma que disfruta del requisito de la publicidad (??) dispone sobre los fletes a abonar por ciertos transportes o el valor de ciertas primas (25). Dificultades de - accesibilidad se producen también en los acuerdos del Consejo de Ministros que servirán de base a ulteriores disposiciones (26).

c) Fuentes Bibliográficas. Aquí los problemas tienen un nombre básico: escasez; existen muy pocas investigaciones económicas sobre el sector, y las que hay, o son históricas (27) -anteriores a nuestra etapa-, o de muy corto alcance en amplitud y profundidad; faltan, desde luego, trabajos "de base" sobre los que centrar ulteriores estudios. El tema parte de una insuficiencia de los propios "manuales" de economía marítima hoy existentes, disponiéndose de algunas aportaciones como la de PINACHO (28) o HERNANDEZ YZAL (29). En cuanto a las

investigaciones parciales más sobresalientes, destacan, además de las citadas más arriba, las realizadas por algunos ingenieros navales en quienes concurre en algunos casos la doble disponibilidad de aquel conocimiento y el económico (30). En todos los casos hay que lamentar - la enorme dispersión en la publicación de los trabajos -exceptuándose el caso de la "Revista de Ingeniería Naval" (31) -, que acompaña al - cierto "boom" publicitario producido en los setenta con motivo de la crisis de los astilleros y del transporte marítimo (32). Parece que - el fenómeno no ha sido exclusivamente español (hasta hace no mucho - tiempo), produciéndose en países como Inglaterra (33) o Francia (34); bastante diferente parece haber sido la situación de Alemania y los - países Nórdicos (35). En general, la información, tanto estadística como documental y bibliográfica mundial, ha descansado en instituciones privadas de reconocida solvencia (36).

Siendo la economía del transporte uno de los más viejos campos del conocimiento económico, apenas ha seguido un proceso coherente en su gestación definitiva como la criatura que conocemos actualmente ; inicialmente centrada en el estudio de los ferrocarriles, le sucedió la etapa en que esta materia compartió el centro con la carretera, y a ambas, se "añadió" la economía de la navegación marítima y del transporte aéreo (37). En los últimos años se ha producido una variación importante en el estudio del transporte a través de su enmar que en la economía del bienestar y del avance cuantificador de sus - relaciones (38). En el centro de análisis se sitúan ahora los problemas de evaluación de inversiones, asignación de recursos -dada la imperfección de los precios como instrumento de asignación, por la existencia de costes mixtos y falta de homogeneidad del producto que hacen

incierto y variable la relación precio/coste-, la misma determinación de los precios con arreglo a los costes marginales a corto o largo plazo, o a los costes medios, y el impacto de impuestos y subsidios en los precios finales; está, además, el papel que al Estado corresponde por su presencia en la dotación de infraestructura y regulación y la necesidad de medir el valor del tiempo (39).

La suerte corrida por el estudio de la "rama marítima" de la economía del transporte no ha sido precisamente halagueña. Tras haber sido protagonista en algunos importantes estudios sobre los ciclos económicos en la construcción naval y navegación marítima, y haber contribuido de este modo a ciertos desarrollos de la teoría económica (40), su posterior evolución está marcada por dos rasgos sobresalientes: escasa trascendencia y desarrollo autónomo; vinculadas entre sí, la primera obedece al desplazamiento de atención producido en el estudio de la economía (más "macroeconómica"), y el segundo, a la diferencia objetiva de los temas y, parcialmente, al rechazo relativo que sufre de los estudios realizados en otras ramas. La zona de convergencia del transporte marítimo con los restantes modos estaba limitada tradicionalmente al tráfico costero, en el que podría competir con aquellos; esta situación se ve modificada progresivamente, sobre todo con el desarrollo de las técnicas y formas de transporte intermodal, con lo que se produce cierta familiarización con los restantes tráficos (en los exteriores, en temas como la contenerización). El objeto de estudio económico versa sobre los drásticos movimientos de fletes, la formación de los mismos (en general, y particularmente en los mercados específicos no perfectos como las conferencias de fletes), el aprovechamiento de las economías de escala asociadas al ta

maño de los buques, y ampliamente, los efectos de la innovación técnica (sobre los buques o sus complementos, contenedores, etc.) (41).

En nuestro país, el transporte marítimo, que tan fertilmente alumbró la especialidad de Derecho Marítimo, apenas tendrá eco en la potenciación de estudios de economía marítima. Su conocimiento ha quedado limitado a aportaciones singulares y dispersas como las citadas, procedentes de las Escuelas Náuticas y E.T.S. de Ingeniería Naval; en las primeras, a caballo de la geografía económica, y en las segundas, limitada por razón de la materia en cuyo marco (técnico) se mueve y de la escasez de dotaciones; aportaciones marginales han aparecido desde centros de estudios económicos; como ya apuntábamos, su grave ausencia ha sido ostentosa en los momentos en que se trataba de estudiar todo el sistema de transportes. A ello no es ajeno, - por otra parte, el tipo de organización administrativo-militar (y autónomo respecto a los otros transportes, generalmente emplazados en el Ministerio de Obras Públicas) en que se ha desenvuelto esta actividad.

4.- METODO Y PLAN DE TRABAJO

El objetivo de conocimiento buscado, el estado en que se encuentra "la cuestión" en materia de opiniones discrepantes, su fundamentación y la insuficiencia de otras contribuciones, exigen que el método de este trabajo padezca de un alto grado de descripción -aunque sea sistematizada- que le hace extenso, especialmente difícil en su lectura, y no muy agradecido en su realización y en los resultados a que conduce respecto a la dureza o pesadez del esfuerzo; la recogida de información, su sistematización y el chequeo a que se la ha sometido

do han ocupado atención preferente; en cuanto ha sido posible, se ha tratado de establecer análisis comparativos entre distintos períodos de tiempo y, dentro de un mismo período o cuestión, entre diferentes países o grupos de éstos.

De lo anterior, también, el plan de trabajo que se sigue.

Dividido en cuatro partes, el estudio de la primera, de carácter introductorio, tiene por objeto facilitar unos cuantos elementos de juicio -instrumentos de análisis posterior- que se consideren necesarios o - muy convenientes. Se traen aquí algunos intentos de formulación estructurada de lo que es el sector y de sus componentes, con una pequeña - parte de carácter metodológico; se intenta también definir aquello que de específico tiene el modo de transporte marítimo, el papel de éste en la economía española en su doble vertiente de sostén del sistema económico y social, y como un sector más, susceptible de generar producto y absorber recursos; una breve referencia se hace a la formación histórica del sector. Por último, cierra esta primera parte el capítulo destinado a enmarcar todo lo que posteriormente se diga en las principales transformaciones producidas en el mundo marítimo de la postguerra mundial.

En la segunda parte se intenta describir la formación del sector a través de trazos fundamentales de su evolución, de las insuficiencias y problemas que genera y con que se enfrentó, y a través del examen de los indicadores básicos: demanda de servicios de transporte marítimo, oferta y ajuste entre ambas funciones en el mercado interior (que afecta al transporte y economía españoles), lo que nosotros llamamos "actuación de la flota española"; especial referencia se hace al indicador de cobertura de las propias necesidades de transporte mediante buques de pabellón nacional; igualmente, se analiza la evolución

de la Balanza de Fletes (y sólo incidentalmente aquí los fletes, dada su fijación exterior al mercado) y el soporte empresarial. Con ello se dispone ya de un conocimiento suficiente sobre la evolución seguida - por el sector (valores), sobre algunos de los mecanismos estimuladores del crecimiento (demanda creciente) y caracteres del mercado (restricciones a la competencia derivadas del tipo específico de estructura empresarial y de las relaciones de integración vertical y horizontal), que nos permiten una adecuada situación y constituyen un bagage suficiente para abordar la tercera parte.

En esa tercera parte, se intenta aislar uno de los posibles determinantes de la -mayor, menor, diferente- actividad del sector: la política económica; para ello se intenta disponer de perspectiva exterior (qué han hecho, qué hacen otros países o grupos de países), otra global o de conjunto que permita una inmediata caracterización, para - proceder ulteriormente a su descomposición en las obligaciones que esa política traslada al sector (servidumbres impuestas y ajenas a la dinámica natural del mercado marítimo) y los instrumentos pretendidamente empleados para paliar aquellas limitaciones exógenas (Primas a la Construcción, Desgravación, Crédito Naval). También se intenta chequear el papel desempeñado por otros insumos afectados por la política marítima (mercado de trabajo, puertos, combustibles...). Finalmente, se examinan aquellas medidas cuyo ámbito no tiene como destinatario a todo el sector sino sólo a una parte del mismo (reserva de bandera, fletes de protección, subvenciones directas). El resultado de esta parte no sólo ha versado sobre el papel desempeñado por la política económica sino que ha ofrecido información adicional muy valiosa sobre los problemas más importantes con que se ha ido enfrentando la evolución del sector por el lado de insumos y producto.

La cuarta y última parte cubre un objetivo de profundización y verificación de la evolución experimentada, los problemas aparecidos y la importancia de la política económica a través del examen concreto de lo acaecido en cuatro tráficos básicos y decisivos; en el buen entendimiento de que el esfuerzo se ha centrado fundamentalmente en los dos primeros (importaciones marítimas de petróleo crudo, y de granos o cereales pienso) en razón a la mayor disponibilidad de información sobre los mismos y a que cuando se estaba realizando este trabajo se tuvo conocimiento de que el INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES había encargado la realización de una investigación específica sobre el tráfico de cabotaje (42), y de que otros investigaban el tema de las líneas regulares desde Valencia (43). A través del estudio de esta parte, se dispone, pues, de un elemento de contrastación y ampliación de lo anteriormente visto (parte segunda y tercera).

5.- LOS "PORQUES" DE ESTE TRABAJO

Una última (¿quizá primera?) pregunta debe ser contestada: ¿por qué un estudio sobre la Marina Mercante Española?; una primera respuesta: ¿porqué NO un estudio sobre la Marina Mercante ...?; es un sector que, en principio, se presenta de fácil acceso -pocas empresas, concentradas ...- cuya importancia fué de primer orden en el pasado; concurría en su favor, el haber tomado contacto personal de forma incidental años atrás y haberse planteado como laguna más grave después. Resultaba ser un sector con cierto atractivo también en el devenir de la economía española hacia su liberalización: (aparentemente) se trataría de un sector "punta" de nuestra economía batiéndose coti-

dianamente con la competencia internacional (luego se vió cuán lejos estaban de la realidad tales ideas), por lo que conocer la forma en que se sostenía un sector así sin disponer de una "ventaja comparatica" del tipo de las existentes en otras actividades (como las exportaciones de agrios), era atrayente. Más decisiva fué la consideración de la posible trascendencia de un estudio de esta índole como aportación complementaria a los estudios de Derecho Marítimo? qué tantos frutos y tan alto prestigio había logrado; resultaba así de interés como trabajo "puente" para futuras colaboraciones interdisciplinarias entre juristas y economistas. En la medida en que sea posible se intenta que su utilidad se plasme en el apoyo a futuras iniciativas (ajenas o propias) de economía marítima.

Otras consideraciones que lo hicieron también atractivo en sus orígenes fueron la ausencia de precedentes y su manifiesto de sequilibrio- de-insuficiencia- en relación a la atención dedicada al estudio de otros modos de transporte (44).

Todas y cada una de las razones anteriores pesaron -y algunas otras no aclaradas todavía para el propio autor- en la realización de este trabajo; los avances (y numerosos retrocesos) iban demostrando la importancia del mismo, más allá lógicamente del logro que aquí se alcanzase; se redujeron las ambiciones iniciales a medida - que los obstáculos crecían, a esperar conseguir simplemente una pequeña aportación sobre la que otros (momentos y personas) pudieran continuar. Baste decir, para acabar, que las mismas consideraciones que se efectuaron sobre el soporte -mejor, sobre la falta del mismo- de las proposiciones formuladas hasta el momento y la situación descrita al hablar de las Fuentes, explican sobradamente la necesidad de este traba

bajo, al margen del resultado obtenido; si, además, se consigue arrojar luz en el conocimiento del pasado y presente de la economía y política económica españolas desde la perspectiva sectorial, el logro será completo. Esperamos en cualquier caso, haber facilitado algo la tarea a quienes nos sucedan en el empeño. (45)

=====

NOTAS DEL CAPITULO I

- 0.- aquí utilizadas como sinónimos a pesar de que sean conceptos relativamente diferentes.
- 1.- Véase, entre otros, art. 2-3ª de la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante de 1.956.
- 2.- Esta descripción es prácticamente la misma del artículo citado en la nota anterior; véase también la que utiliza la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, "Estadísticas de Comercio exterior ... Comercio por vías de transporte ...", o.c.
- 3.- Porque si no es para su área no le están reservados.
- 4.- Entre terceros países (o de un sólo país que no sea el que enarbola la bandera del buque); la denominación inglesa suele ser "cross trades".
- 5.- En expresión PRADOS ARRARTE, "Tratado de Economía Política", Universidad Complutense, Facultad de Derecho, Madrid, 1.978 vol. I pgs. 86 y sts.; T También, del mismo autor y obra, Vol. V, "Macroeconomía III", pgs. 181 y sts. (Madrid, 1.981). Tal expresión es habitual - también en muchos autores latinoamericanos.
- 6.- Véase capítulo XI
- 7.- Cfr. "Transporte", "Entrevista con D. Fernando Casas Blanco, Director general de ANAVE", nº 21, Madrid, 1.979, pgs. 54 y 55; en las pgs. 53 y 54 insiste en la idea de cautividad antes apuntada.
- 8.- Cfr. BARRERA, C., "La empresa naviera española en el tráfico internacional", "Transporte 3" n.º 21, Madrid, 1.979, pgs. 56 a 60 (en adelante citado como I); la segunda parte (citada por nosotros como II), n.º 22, pgs. 58 a 62; para esta cita concreta, véase I, pgs. 57 y 58.
- 9.- Cfr. Ibidem, pg. 57
- 10.- Cfr. Ibidem, II, pg. 58
- 11.- Cfr. Ibidem, pg. 59
- 12.- Idem
- 13.- Debe tenerse en cuenta que en Carlos BARRERA concurre su doble faceta de armador y cargo público (Subsecretario de la Marina Mercante en 1.977).
- 14.- Véase, SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, "Estudio económico del sector" (Marina Mercante), n.p., Madrid, s.f. -- (1.977).
- 15.- Cfr. S.L.M.M. "El paro y el futuro de la Marina Mercante. - Alternativa del S.L.M.M. al empleo en la mar", Madrid, s.f. (¿1.979?) pgs. 8 a 14; del mismo autor, "Empleo y desarrollo en la Marina Mercante", Cuarto Congreso, Málaga, Septiembre de 1.980, pgs. 6 a 11.
- 16.- Véase, SANCHEZ LLERANDI, Pedro, "Transporte marítimo y construcción naval en España", Ediciones de la Torre, Madrid, - 1.979.
- 17.- Véase, por ejemplo, los requisitos que han de cumplimentarse en las solicitudes de algunas becas como las de CONFEDERACION DE CAJAS DE AHORROS (para Tesis Doctorales).

- 19.- Que abundan en este sector, caracterizado, por otra parte, - por la penuria de estudios.
- 20.- Véase, como ejemplo, SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, - "Estadística de Mercancías y pasajeros transportados por -- buques españoles en el año ...", correspondientes a 1.955-1.957.
- 21.- Idem. Véase en especial lo que se dirá en el cap. V (apartado III) y los cálculos realizados por la SOCIEDAD DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE, que se recogen en el capítulo VI. Por otra parte, no hay forma de hacer coincidir la información estadística facilitada (sobre la misma materia) por el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, LA DIRECCION GENERAL DE ADUANAS y la DIRECCION GENERAL DE PUERTOS.
- 22.- Fragmentos de información pueden obtenerse a través de los - centros de documentación siguientes: ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES (entrada condicionada por su carácter de Asociación empresarial, y por la escasa simpatía que allí se muestra por estudios independientes); ESCUELA DE INGENIEROS NAVALES (Técnica Superior), adolece de graves problemas de falta de puesta al día en la escasa información económica de que dispone; INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, su - fondo bibliográfico es todavía exiguo y se encuentra todavía en formación; promete, sin embargo, ser uno de los más significados en el futuro (a juzgar por las declaraciones de sus responsables); INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, su información es casi exclusivamente, sea, estadística, y sus insuficiencias (colecciones incompletas), graves; SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, su fondo bibliográfico es, cuando menos, anárquico, las dificultades de consulta, múltiples, el interés que merece, desigual; existen algunos responsables que - facilitan -- a veces sin darse cuenta -- enormemente la tarea -- de recogida de datos, pero, por lo general, las facilidades son la excepción a la norma.
- 23.- Véase el Anexo Bibliográfico.
- 24.- Represalia adoptada como consecuencia de haber penetrado inconsciente e involuntariamente en un lugar donde al parecer se guardaban altos secretos nunca conocidos; la respuesta, - que no fué la tajante prohibición, se parecía bastante a ella: llamadas previas, solicitud escrita de consulta, especificación de material a consultar, exigencia de realizar dicha -
- 25.- Véase los capítulos XV, XVI y XVIII.
- 26.- Que afectarán a nuestro estudio del tráfico de granos, crudos, Crédito Naval y Primas, entre otros.
- 27.- Decisiva es la contribución bibliográfica de la obra de PALAU CLAVERAS, Agustín en colaboración con PONCE DE LEON Eduardo, "Ensayo de Bibliografía Marítima Española", Barcelona 3. Otras referencias importantes pueden encontrarse (la obra - misma vale en ese sentido) en ROLDAN, Santiago, GARCIA DELGADO, José Luis (con la colaboración de MUÑOZ, Juan), "La formación de la sociedad capitalista en España 1.914-1.920", -- Confederación de Cajas de Ahorro, Madrid, 1.973, tomo II, pgs. 14 y sts. y nota 1.

- 28.- Véase PINACHO, Javier, "Tráfico Marítimo", "Fondo editorial de Ingeniería Naval", Madrid, 1.978; el profesor Pinacho, catedrático de la E.T.S. de Ingenieros Navales es Consultor de UNCTAD en España, y cuenta en su trayectoria con una densa experiencia en el campo de los negocios al frente de empresas privadas y públicas.
- 29.- Véase "HERNÁNDEZ IZAL", Santiago, "Economía Marítima", (texto utilizado como manual en varias escuelas de Náutica), Barcelona.
- 30.- La mayoría de los autores que aparecerán citados a lo largo de este estudio proceden del campo de la Ingeniería Naval.
- 31.- Es, sin duda alguna, la revista más prestigiosa y de mayor contenido en la materia, a pesar de su preferente atención por los temas de ingeniería; de especial interés es su "Índice Bibliográfico de trabajos clasificados por autores y materias", Fondo editorial de Ingeniería Naval, correspondiente al n. 500, de febrero de 1.977, Madrid, abril, 1.978.
- 32.- Véase por ejemplo el enorme número de lugares por los que se extiende la información, en CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION ECONOMICA, "referencias Bibliográficas, año ...", correspondientes a la segunda mitad de los setenta (voces, Marina Mercante", y "Construcción Naval").
- 33.- Cfr. GOSS, R.O., "Studies in maritime economics", Cambridge U. Press, 1.970, pg. ; Cfr. también GARDNER, B.M., and others, "Advances in maritime economics", ed. by R.O. GOSS, Cambridge University Press, 1.977, pag. 1.
- 34.- Véase ROBERT, J., "Elements d'une politique des transports", Ed. Eyrolles, París, 1.973.
- 35.- Donde existen instituciones de tanto prestigio como el Institute of shipping economics, de Bremen (para Alemania), e instituciones similares para el caso de Noruega.
- 36.- Véase el caso del Noruega Shipping News y del más famoso, Lloyd's Register of Shipping.
- 37.- Cfr. THOMPSON, J.M. "Teoría económica del transporte", Alianza Editorial, Madrid, 1.976, pg. 11.
- 38.- Cfr. Ibidem, pgs. 13 a 15.
- 39.- Cfr. SHARP, C.H. "Economía del transporte", Ed. Vicens-Vives, Barcelona 1.975, pgs. 14 y 15; también THOMPSON, o.c., pags. 237 y sts.
- 40.- Sobre el papel desempeñado por el transporte marítimo y la construcción naval en el desarrollo de partes de la teoría económica, véase, RZEPICKI, W., "The shipbuilding cyclus reconsidered", papel presentado en el encuentro que sobre "Maritime research and european shipping and shipbuilding" tuvo lugar en el Rotterdam Hilton Hotel, del 29 al 31 de marzo de 1.978, facilitado por la gentileza del Sr. Sancho Llerandi.
- 41.- Véase, "SEMDA 3" e INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, "Situación y perspectivas del transporte marítimo de cabotaje (Madrid), diciembre, 1.979.
- 42.- Véase GOSS, R.O. and, JONES, C.D., "The economics of size in dry bulkcarriers", dentro de la obra colectiva de GARDNER and others, cit., pgs. 90 a 137.

- 43.- La noticia, imposible de corroborar posteriormente, procedió de la Dirección del Gabinete de Estudios de ANAVE; se ignora el resultado de la misma (prevista inicialmente para la Universidad de Valencia y sobre el tema de Líneas Regulares). Algo similar sucedió con la ya entregada Tesis de ALONSO HE
RRERA, J. "La Marina Mercante española. Medios financieros arbitrados para su desarrollo, y política naval", n.p., Madrid, 1.981.
- 44.- Desequilibrio que intentó paliar el CONSEJO SUPERIOR DE --
TRANSPORTES TERRESTRES con la contratación de un estudio a realizar por SENDA 3 y que aparecería a nombre de PLANIFICA
CION Y TRANSPORTES INTEGRADOS a primeros de 1.978.
- 45.- Al final de cada capítulo se harán figurar algunas referen-
cias bibliográficas utilizadas y consideradas de interés -
que no se ha estimado oportuno incorporar anteriormente por
su generalidad o amplitud, o por resultar incidental a los
fines allí buscados. En éste capítulo se entiende útil re-
ferir la aportación de UNCTAD, "Sobre la economía del trans-
porte marítimo", Ginebra, 1.966, a pesar de su relativa -
obsolescencia. Como útil es, a pesar de su antigüedad y en-
foque tradicional (frente a la preferencia actual por el -
estudio de las infraestructuras), el de STROMME SVENDSEN,
ARNLIOT, "Sea Transport and Shipping Economics", BREMEN -
1.958. Para España debe citarse, además, de los referidos
el "Curso de Doctorado sobre Política de transportes Marí-
timos" de COTOBRUELO, Agustín, n.p. (apuntes), Facultad de
CCC.Económicas, U. Complutense, Madrid, curso 1.979/80.

PRIMERA PARTE;INSTRUMENTOS PARA EL ESTUDIO: DEL OBJETO Y SU ENTORNO. EL PUNTO DE PARTIDA.0.- INTRODUCCION

Como pretende dar a entender su título, el propósito de esta primera parte no es otro que suministrar una serie de elementos de juicio y análisis imprescindibles para el desarrollo de la etapa posterior de investigación. Para ello se han tratado de dibujar tres trazos que bien pueden definir el contexto del objeto de estudio en el presente y su historia. El primero de ellos para incardinar los transportes marítimos en el sistema general de transportes y localizar sus peculiaridades más relevantes a nuestros efectos. El segundo proyecta la información del primero sobre la economía española para aproximarnos al papel desempeñado histórica e intemporalmente, sobre las funciones de soporte y generación directa de riqueza y absorción de recursos en nuestro país; colateralmente se traen a colación algunas ideas sobre la formación histórica del sector.

El tercero y mas amplio de los apartados que forman esta primera fase de conocimiento se refiere al "marco mundial". Es importante advertir que sobre el "resto del mundo" habrá de volverse en multitud de ocasiones posteriores por entender que así cumple mejor su función comparativa; aquí se trata de fijar con cierto ánimo de síntesis los rasgos fundamentales de la etapa, una visión panorámica de lo acaecido y lige-

ras declaraciones sobre la evolución de las funciones de dema
da, oferta y precios; un inciso recoge algunas de las institu-
ciones protagonistas del funcionamiento del mercado. En un cor
to apartado se hace mención al papel y evolución de las "Bande
ras de Conveniencia", como producto "natural", junto a las Con
ferencias de Fletes, del desarrollo y contradicciones de las -
fuerzas del mercado.

CAPITULO II.- FUNCION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y CARACTERISTI-
CAS DEL TRANSPORTE MARITIMO.

1.- SISTEMA Y MODO DE TRANSPORTE

El objeto de análisis de la presente investigación viene constituido por el modo de transporte marítimo. Si el término "transporte marítimo" no ofrece dificultad alguna de comprensión, hablar de "modo" ocasiona, de entrada, una especie de rechazo, como si de un modismo se tratase, dado que lo habitual es encontrarse con la denominación vulgar de "medios de transporte" para referirse a los distintos tipos de transportes, marítimos, terrestres, aéreos, etc. Recientemente, sin embargo, trata de abrirse paso en el conocimiento económico un intento de comprensión del transporte que presente mayor congruencia y que a la vez muestre la relación entre los distintos componentes y variedades que una primera impresión no presenta. Nace así la idea de sistema de transporte, cuya información pretende destacar un objeto cuyos más o menos heterogéneos elementos poseen "...un conjunto de relaciones técnicas e institucionales" (1) determinadas en lo fundamental por su base material (asociada al concepto ya acuñado de infraestructura) y social.

Interesa precisar en torno al tema de los componentes de un sistema de transporte que su base material, componente infraestructural o física, viene definida por ele -

mentos físicos (el agua, la tierra, el aire) y técnicos, referidos estos al soporte y complemento de aquella (puertos, señales marítimas y, en general, señalizaciones, aeropuertos, autopistas...) o al elemento dinámico, el vehículo (buques, coches, aviones, etc.). De acuerdo con estas componentes, suelen definirse los modos de transporte como subconjuntos organizados de relaciones (subsistemas) con diferentes grados de afinidad física o técnica que, en nuestro caso, no admite más desdoblamientos que el de "modo de transporte marítimo".

En términos mas amplios debe decirse que los "modos" resultarán exclusivamente de la existencia de un apoyo físico o técnico principal (terrestre, acuático, aéreo o diverso) si no existiese variación cualitativa en dichos elementos (vía, móvil, señalización, etc.). Por ello suele hablarse de los siguientes modos de transporte: carretera, ferrocarril, marítimo, fluvial, aéreo, cable y comunicaciones; este último desdoblable en diferentes submodos, como: correos, telegrafos, teléfonos, télex y otros (electricidad, etc.), y dentro del modo "carretera" cabrían la carretera en sentido amplio y la autopista como submodos, y en el ferrocarril, por ejemplo, el ferrocarril normal, el metropolitano, el tranvía, etc. (2).

En cuanto a la componente organizativa - también llamada institucional-, agrupa la presencia de elementos del sistema socioeconómico que podrían sintetizarse en la propiedad (formas de propiedad pública o privada) y grado de participación del usuario o control externo, pero en términos

mas extensos abarcaría el tamaño de las unidades, el régimen - de las unidades, el régimen jurídico, la organización administrativa, etc.

La referencia a la expresión "sistema" tiene que ver con la diversidad de conjuntos organizados a los que afecta el transporte, pudiendo hablarse así de sistemas de transporte nacional, regional, comarcal, etc. esto a tenor de los distintos conjuntos espaciales organizados. Aún cuando no suele citarse habitualmente en esa relación la existencia de un sistema de transporte mundial, es obvio que debe aceptarse en consideración a que el mundo es también un conjunto espacial organizado; de esa manera habría de seguirse que la existencia de una especialización económica nacional, hace que la finalidad de la actividad transporte sea el mantenimiento de actividades económicas nacionales, dando lugar a un sistema mundial, al igual que en los sistemas nacionales el transporte obedece a la especialización regional cuyo mantenimiento se persigue y, sucesivamente se podría alargar al caso de los sistemas regionales y comarcales, rurales y urbanos.

Una última idea a tener en cuenta se refiere a la relación mutua entre los distintos elementos -componentes- y modos -subsistemas-, de manera que puedan registrarse aquellas relaciones mutuas que la realidad manifiesta en que variaciones en un determinado nivel de desarrollo responden y afectan al estado en que se encuentran cualquiera de sus ele -

mentos institucionales y físicos. La mejora de la señalización de los puertos y los avances técnicos en la navegación repercuten no sólo en el "valor de tráfico" sino también en el estado de variables como la mano de obra empleada (menor número, más especializada...), mientras que, a sensu contrario, una variación en la componente institucional verificada a través de, por ejemplo, un encarecimiento del factor trabajo afecta al componente físico-técnico potenciando modelos de buques ahorradores de mano de obra, tipo de puertos y técnicas de manipulación de la carga específicos, etc.

Hemos citado de pasada la expresión "valor de tráfico" que exige una aclaración. Aportación de VOIGT (), los valores de tráfico intentan definir -cuantificar- la potencia de un sistema de transportes abarcado "...la capacidad de tráfico económicamente relevante de un medio y del sistema de transporte" (4). La medición de ese valor, que tantos quebraderos de cabeza trajo a su autor, se obtendría mediante la desagregación en una serie de planos del valor de tráfico:

a) Capacidad de transporte en masa, con un intervalo de variabilidad entre cero e infinito, para identificar la mejor o peor disposición de un modo para aquel tipo de servicio. Evidentemente el transporte marítimo tiene un plano de valor que cualquier otro modo o submodo alternativo.

b) Velocidad, cuyo intervalo de variación

es similar al anterior; el buque es más lento que cualquier otro vehículo, por lo que su plano de valor es bajo en relación a otros modos (a veces no tanto por sus características propias cuanto de los elementos complementarios, como los puertos).

c) Capacidad para formación de red, para - cubrir homogénea e intensamente todo el territorio sin solución de continuidad; en tal sentido, la carretera tiene un valor mayor que, por ejemplo, el ferrocarril.

d) Grado de comodidad, que recoge unas características especialmente relevantes para el transporte de - personas y animales.

e) Calculabilidad o certeza sobre la capacidad de transporte y su materialización, de especial relevancia en el transporte urbano.

f) Seguridad del transporte, grado de especial importancia en las mercancías valiosas y, desde luego, en el tráfico de pasajeros.

g) Precio del transporte o economicidad, - plano de valor asimétrico normalmente respecto a los demás.

El valor de tráfico del sistema sería la - resultante vectorial de estos distintos planos de valor con ex

tremos en cero (sistema absolutamente lento, caro, inseguro...) y uno (sus planos de valor alcanzan los niveles más altos). Los problemas graves que han de enfrentarse al intentar cuantificar ese valor de tráfico hacen que su significado se interprete con dos restricciones: se utilice ordinalmente y se calcule para cada modo; de esta manera obtenemos representaciones aproximadas del valor de un sistema de transportes.

La importancia económica de un sistema de transportes se aprecia en sus funciones: su papel de soporte - de la actividad económica y social que hace posible (eliminando restricciones especiales en la producción, consumo y comunicación) y la de generador de renta, fuente de acumulación y de absorción de recursos (laborales, energéticos, de capital fijo ...) que le asemeja a cualquier otro sector "productivo".

Relacionado con esta segunda función suele considerarse característica de los transportes (frente a otros sectores), su gran absorción de recursos energéticos, de capital fijo y de fuerza de trabajo (en algunos modos). Ello no obstante, y como el mismo VOIGT apuntara, deben cuidarse las interpretaciones dadas a algunos de esos datos económicos. El ejemplo más usual se refiere al caso en que una reducción de la mano de obra ocupada en el sector, lejos de ser indicativa de un descenso del peso relativo del mismo, puede reflejar justamente lo contrario como resultado de una modificación técnica ahorradora de fuerza de trabajo.

2.- BUSQUEDA DE CARACTERISTICAS

¿Cuál es, en términos de aproximación, el valor de tráfico del modo de transporte marítimo y cuales sus rasgos definidores?.

La idoneidad de este tráfico se manifiesta en el transporte de cargas masivas y a granel y en la economía, no siendo significativo su plano de valor velocidad, calculabilidad o seguridad a pesar de que las modificaciones producidas en todos ellos recientemente acortan distancias respecto a otros modos.

El carácter capital intensivo del transporte marítimo es seguramente uno de sus rasgos más sobresalientes, cuyas implicaciones son de extraordinario interés para nuestro país, con dotación abundante de factor trabajo. La intensidad de capital suele definirse como "...la cantidad de capital que es necesario -en unas condiciones técnicas y de organización- para obtener un efecto dado..." (5), con lo que vendría a reflejar la relación insumo/producto; a pesar de la diferencia entre ambos, suele también identificarse con este concepto el índice de "capital fijo per cápita" o "equipo de capital per cápita" que, además de reflejar la especial importancia del capital fijo en esta rama, mantiene una relación de proporcionalidad directa con aquel indicador, por lo que suele aceptarse como referencia. La relación "valor del capital fijo"

/"producto neto del transporte", viene a representar el doble en el sector marítimo que en la construcción naval y algo menos en relación a la industria manufacturada (6). En términos de stock de capital/mano de obra para el sector "transportes y comunicaciones", se apreciaba también el valor superior correspondiente al transporte marítimo (cuadro I). Dada la tendencia a la adopción de técnicas mas intensivas en capital en los buques, los valores antes apuntados tienden a aumentar progresivamente. Las implicaciones de este fenómeno se centran en una mayor limitación de acceso a la autofinanciación y el aumento de la concentración y centralización del capital, que constituye otra de las tendencias características del transporte marítimo, en los términos estudiados por CHRZANOWSKI (7).

El estudio de CHRZANOWSKI prueba meridianamente cómo la concentración y centralización de capital es una de las características del transporte marítimo apelando a la información que suministra el indicador de participación en el tonelaje total correspondiente a las 10 primeras empresas de una serie de países por él seleccionados (los más importantes en esta actividad), superior a los dos tercios aquel total. Si en un principio las bases que sustentaron estas características fueron muy similares a las de su aparición en otros sectores, como la alta intensidad de capital de las inversiones marítimas, la competencia entre los navieros y la tendencia a diversificar el riesgo entre un número cada vez mayor de participantes, los requerimientos adicionales de capital planteados por la incorporación de nuevas tecnologías típicas de la últi-

ma etapa de desarrollo del transporte marítimo, y en especial de la contenerización, han constituido un factor de impulso a la concentración y centralización vía mayor intensificación de capital. Por otra parte, parece mantener una estrecha relación con el fenómeno considerado la expansión de capital del sector marítimo orientada a cubrir fases cada vez más completas del negocio del transporte (nuevamente, la influencia de la contenerización ha sido decisiva) y finalmente a otras actividades que poseen grados de diferenciación apreciables con aquella actividad y que "constituye el rasgo más característico de la centralización y concentración de capital en el moderno transporte marítimo" (8).

Existen, además, algunos aspectos de economía del transporte que perfilan otros tantos rasgos del transporte en general y del marítimo en particular:

a) El sector mas inelástico de todos los transportes es seguramente el tráfico marítimo irregular; en él, tradicionalmente considerado al menos monopolístico, se presenta una demanda inelástica por la escasa entidad de los fletes en el precio final (no se olvide que son, mayoritaria - mente, mercancías a granel), la escasa sustituibilidad del transporte y la carencia de fuentes de aprovisionamiento alternativas que no requieran la utilización de este transporte (9).

El valor de los fletes viene a situarse en

un intervalo entre el 5 y el 10% del de las mercancías. La misma comparación de nuestros fletes oficiales del café o la carne congelada y de los cereales pienso dan una idea de la diferencia de valor de los fletes de línea regular frente a los de graneles. Existe, lógicamente, diferente valor del flete en función no sólo del producto sino del trayecto a realizar y sobre todo de la calidad de instalaciones en los puertos conectados.

b) La división del equipo capital entre instalaciones fijas y móviles característica del transporte, tiene aquí implicaciones importantes; en cuanto a la infraestructura, suele ser costosa, de larga duración, poco (o ningún) uso alternativo y con economías de escala asociadas al momento de la instalación. En cuanto a la planta móvil, genéricamente barata (en términos relativos), no lo es precisamente en el caso de los buques y aviones y su amplia esperanza de vida no permite ajustes de capacidad (de aumento o disminución); a diferencia de la infraestructura, poseen usos alternativos (en el límite, recuérdese la utilización de los buques petroleros como almacenes flotantes en los últimos setenta); las economías de escala del vehículo, pequeñas en los restantes modos, son sustanciales aquí.

Una implicación relevante de lo anterior consiste en la fuerte tendencia al monopolio del lado de la infraestructura frente a la planta móvil, generalmente mas pro-

pensa a la competencia (el transporte en condiciones "tramp" - suele ponerse como ejemplo de mercado de competencia perfecta (10) aunque habría que limitarlo quizá a aquellos casos de mercado al contado (11). Relacionado con el tema de la obsoles - cencia se plantea el problema de la disparidad entre la de la infraestructura y la del vehículo. En fin, la importancia sin - gular y decisiva de la "provisión y utilización de infraes - tructuras, que constituye el objeto específico en nuestros días de la economía del transporte" (12), tiene en el transporte - marítimo uno de los mas acabados ejemplos: los puertos.

c) Otros aspectos peculiares del transporte vendrían referidos a las externalidades (típicas del secetor), los problemas de ajuste centrados en la infraestructura pero también extensivos al equipo móvil en el caso del transporte marítimo, por el tiempo de construcción (como diferencia entre el momento en que se decide la inversión y la - puesta en funcionamiento del buque) y su larga vida (mejor, la amplitud del intervalo de vida económica, con tendencia al descenso).

d) La discrepancia entre intereses sociales y privados hace especialmente significativa la función de la empresa pública en los transportes. Si a las citadas características de tendencia al monopolio y existencia de exterralidades unimos la existencia de importantes obstáculos para - una formación de precios eficaz, nos explicaremos lo razona -

ble de una importante presencia del sector público en la producción de infraestructura" y la menor razonabilidad en el caso - de la explotación, salvo en algunos segmentos del tráfico marítimo (líneas transoceánicas, servicios de interés nacional, - etc.).

e) Refiriéndonos a la fijación del precio en los servicios de infraestructura hay que decir que el más - importante de los obstáculos reside en "... la falta de un sistema normal de fijación de precios para las carreteras" (13) cuya repercusión llega a los otros modos de transporte alternativos (el de cabotaje en el caso del transporte marítimo).

f) En cuanto al coste del vehículo y diseño de la infraestructura, el transporte marítimo tiene problemas singulares por la diversidad de puertos que ha de tocar; - los portacontenedores, que representan una de las formas más - tecnificadas del transporte marítimo, tardaron años en ponerse en funcionamiento (salvo para tráfico definidos) por las restricciones de los puertos mundiales a cualquiera de los cuales debería poder ir el buque.

g) De especial relevancia para el estudio de la economía de los transportes es también el tema de los costes derivados de la congestión (portuaria en nuestro caso), los costes externos financieros directos de la contaminación (de mayor significación en los petroleros y demás buques tan-

que por los residuos arrojados en su limpieza y los accidentes que asolan las costas, en su doble vertiente de ocasionar un - desembolso para su eliminación (parcial y como coste social), y las economías de escala conseguidas en el tamaño de los buques.

La inelasticidad de la oferta hace que - cualquier modificación en la demanda de servicios ocasione una importante alteración de los fletes (caso de las crisis de Suez, Corea, etc.). Tales oscilaciones se trasladan lógicamente a - las cotizaciones de los activos de las navieras que, análogamente, sufren alteraciones peculiares en relación a otras industrias, sin que ocasione normal y necesariamente salidas de la actividad. En fin, la elevada cuantía de las inversiones, el largo período hasta la puesta en funcionamiento de nuevas unidades (y su implicación en la inmovilización de capital), así como la necesidad de ofrecer un servicio con carácter regular, plantea problemas serios a la viabilidad de la competencia en el mercado (14).

Aunque este planteamiento será objeto más detenido posteriormente por constituir parte de la materia central de este estudio, es interesante destacar como uno de sus rasgos sobresalientes los términos en que se ha producido la - polémica libertad versus control en el transporte y, unido a - ambos, sobre el papel de la empresa pública:

En términos generales ya se ha dicho que -

la polémica sobre la presencia pública en un sector suele tener que ver con la tendencia a la monopolización, la dificultad de fijación de precios eficientes y la presencia de fuertes economías o deseconomías externas (15) del mismo modo, se aclaró - que, frente a la componente infraestructura, la explotación de - vehículos suele caracterizarse como altamente competitiva. Una - se ahora que se trata de una explotación de no muy gran escala a consecuencia de la dispersión geográfica, que el tamaño de - mercado no es lo suficientemente grande como para mantener la - presencia de muchos competidores y que, en el caso del transpor - te marítimo, el buque suele ser casi una unidad económica com - pleta (en el sentido de poder obtener grados de eficiencia com - parables entre grandes y pequeñas empresas, sobre todo en los - tráfico en condiciones tramp). Esa fácil entrada de competido - res en mercados no suficientemente grandes "...constituye un - fuerte incentivo para la autoprotección por parte de los empre - sarios establecidos. La cuestión principal de la política ha si do... la de libre competencia versus control... No hay nada ex traño en que los empresarios privados traten de reducir la com - petencia y pidan al Estado ayuda para tal fin. Pero los empres arios de transportes han tenido más éxito que la mayoría de los demás. Las razones de esto permanecen oscuras, pero acaso pue - dan encontrarse en la confusión de argumentos diferentes para - alguna forma de libertad, de control o iniciativa pública, pero no necesariamente para protegerse de la competencia" (16). So - bre esta base THOMSON señala los siguientes argumentos de la li bertad o control de explotación (17):

a) la razón de seguridad, consistente en la tendencia al relajamiento de los niveles de seguridad de transporte que suele acompañar a la competencia; esta razón en pro de la protección estatal tiene salida alternativa en la disposición de normas mínimas de seguridad que, en -- nuestro sector, suele homologarse internacionalmente.

b) la existencia de costes externos y - beneficios suele ser otro de los argumentos para pedir apoyo en favor de aquellas modalidades que trasladen beneficio sociales (menos ruido o contaminación, menos consumo energético); independientemente de la consideración singular que haya de - hacerse en cada caso, ha de preferirse inicialmente la adop - ción de un método que equilibre los costes externos con impuestos (que, "el que daña, pague") y no con subsidios;

c) la presencia de subsidios cruzados -- por exigencias de servicio público, sistema de tarifas estandar o pérdidas temporales;

d) competencia desleal, referida a la - elusión de costes de la vía; está en la base de la polémica - entre la carretera, el ferrocarril y el cabotaje y es, sin duda, el argumento de más peso (otra cosa es que deba precisarse su alcance) de la discriminación negativa de éste modo de transporte frente al terrestre (fundamentalmente el ferroca--rril).

e) competencia no económica frente a los -
nuevos entrantes; de especial importancia en el transporte ma-
rítimo por lo difícil de elevar o reducir la capacidad cuando
exista defecto o exceso de oferta de servicios; los problemas
de defecto de oferta al menos, no son usuales en las restantes
modalidades de tráfico.

f) el factor de carga y los servicios pro-
gramados; importantes el primero en el transporte de crudos, y
en líneas regulares exteriores el segundo; en el caso de los -
crudos, las refinerías mantienen su óptima capacidad de carga
cubriendo sus necesidades de transporte parcialmente con flota
propia y contratando la restante; en el segundo caso son mayor-
mente supuestos de autoprotección frente al "cutsider" (foráneo
entrometido).

g) riesgos de competencia física (difícil-
mente sostenible, salvo en segmentos del tráfico de carreteras)
: a) acceso financiero de capitalistas que en las depresiones
se verían arrojados sin que interese dejar que esto se produz-
ca por considerar positiva la estabilidad y garantía del trans-
porte (aplicable a escasos supuestos y relativamente); b) ca-
rácter de servicio público (caso de nuestros servicios de Comu-
nicaciones Marítimas de Interés nacional); c) situaciones de -
monopolio en que el propietario de la vía o infraestructura --
restringe el uso a sus vehículos (ferrocarril), o d) cuando el
mercado es muy pequeño (debe huirse de comparaciones de dimen-
sión del mercado entre los diferentes modos)

h) aunque se trata de un tema relativamente colateral, la coordinación -bien necesario en el transporte más que en otras actividades- suele requerir cierto grado de control o una propiedad integrada, porque la competencia no parece producir, en la práctica, una coordinación satisfactoria.

En general sin embargo, puede aceptarse la relativamente buena disposición de la explotación del transporte para el mercado competitivo con restricciones en la oferta de infraestructura y seguridad del servicio. Si históricamente se ha constatado que el efecto de la regulación ha sido proteger y alimentar intereses creados, hay, sin embargo, dosis de realidad en los argumentos citados, derivados de imperfecciones del mercado y, a su vez, de la naturaleza del servicio, que aconsejan grados de regulación y control.

Evidentemente las variaciones en el transporte marítimo son función de las variables producción y comercio, en tal sentido interesa conocer el grado de respuesta de la demanda de transporte ante variaciones del Producto Nacional, esto es, la elasticidad de la demanda/producto. A principios de la década de los setenta una investigación del COMITE DE CONSTRUCTORES DE BUQUES de la CEE estimaba tal coeficiente en 0,9984 como resultado de haber operado con una variable tan inexacta de la demanda de transporte marítimo como el número de toneladas movidas; ulteriores cálculos, operando ya sobre datos de demanda expresados en toneladas-milla, daban como re

sultado un coeficiente de casi 1,5, lo que corrobora la impresión de que los aumentos de la producción suele generar aumentos en la demanda de transporte mayores que aquellos (18).

Sí bien el negocio naviero posee importantes atributos de carácter especulativo por el tipo de movimientos que se producen en la evolución de sus variables mas importantes, los fletes, e insumo más importante, el buque, parece poco serio imputar al "... carácter aventurero y especulador ..." (19) de los pueblos su mayor presencia en esta rama de actividad. Sin desecharlo en términos absolutos, parece razonable que ceda su puesto en favor de factores objetivos como (caso más común) el de una especial dependencia de este modo de transporte por las características geográficas (a veces también políticas) del país de que se trate. Uno de los elementos que contribuye adicionalmente a la configuración de ese carácter especulativo y, desde luego, que define uno de sus rasgos fundamentales, estriba en la mayor importancia que en el mismo -- suele tener la financiación externa (a base de recursos ajenos) al ser las inversiones tan elevadas y crecientes. No en vano se cita entre las claves del éxito de algunos armadores griegos haber podido disponer de una abundante financiación de intermediarios financieros internacionales (20).

Con todo, la "clave" del negocio naviero -- las "ventajas comparativas" -- no está tanto en la disposición de abundantes dotaciones de capital o en disfrutar "nacional --

mente" de ventajas en algunas líneas de costes importantes (buzques, tripulaciones...), aspectos indudablemente imperantes, - cuanto en la disposición de control sobre las fuentes del comercio internacional y aplicación de unos correctos criterios empresariales (gestión) para el mejor aprovechamiento de las - distintas ventajas del mercado como tripulaciones "baratas", - reducciones de los costes fiscales, de seguridad, etc., en los transportes tramp, y/o el logro de una buena relación de fuerzas en las Conferencias y el desarrollo de eficientes redes comerciales, en los transportes en línea regular.

La existencia de un doble carácter nacional y exterior o internacional en la Marina Mercante tiene importantes implicaciones para el desenvolvimiento del sector. Por su carácter nacional, tanto los armadores como los propietarios de los factores de producción intentarán obtener unos precios medios para los mismos similares a los de otras actividades alternativas; concretamente, por ejemplo, los trabajadores intentarán una homologación de sus condiciones económicas con los de tierra, que resultan muy elevadas comparadas con las de otros trabajadores de, por ejemplo, países en desarrollo -- que suelen ir a parar a las flotas matriculadas en "Banderas de Conveniencia". El carácter internacional del negocio -- competencia, al menos teórica, con cualquier país del globo que posea flota mercante --, obligaría a enfrentarse con unos fle:es -- más competitivos en aquellos países que dispongan de costes -- mas bajos (en el ejemplo, mano de obra más barata). Sin perjui

cio de que, como veremos, las cosas no se presentan así exactamente (por las profundas imperfecciones del mercado), es cierto que se produce aquella contradicción en mayor o menor medida. La salida habitual a esta inferioridad relativa de los países desarrollados en algunos costes suele producirse a través de políticas de subvención, de autoprotección con mercados imperfectos y "Banderas de conveniencia". Políticas de subvención, por ejemplo, al factor trabajo nacional -cuando no se opta por la autorización de contratación de tripulaciones extranjeras a salarios inferiores a los de los nacionales, como en Inglaterra en periodos recientes (21)- a través de asunción social de una parte de esos costes (bolsas de embarque, seguridad social...); medidas también de subsidio directo o/a través de financiación extraordinaria para los precios superiores de sus buques, etc.

3.- DIFERENTES MODOS DE CONTRATACION Y LOS COSTES DE LAS EMPRESAS NAVIERAS.

Aunque las modalidades de contratación no se limitan a las que aquí vamos a considerar, éstas son las más significativas en el transporte marítimo. A nuestros efectos el estudio de las condiciones de esos contratos es imprescindible para poseer una mínima perspectiva sobre la incidencia de los costes y el valor de los fletes en unas y otras modalidades.

En el fletamento por viaje, por el que el armador se compromete a realizar un transporte concreto (luego subdivisible en viajes sueltos, sucesivos, etc.), éste corre con la práctica totalidad de los gastos de los que se exceptúan los de la carga y descarga que, para que corran por cuenta del armador, han de pactarse expresamente (o bien contratar el fletamento por viaje "en condiciones de línea regular"). El paso a contrataciones "por tiempo" por las que "...el naviero - pone a disposición del fletador, por tiempo determinado y precio proporcional a ese tiempo, un buque completamente armado y equipado" (22), implica la aparición de nuevos costes posibles, a saber, el corretaje (usual, aunque no imprescindible), que será soportado por el armador, y las reclamaciones que pueden suscitarse en torno al contrato, que suelen sufragarse parcialmente por fletador y naviero y que, en cualquier caso, es reflejado explícitamente en el contrato; en cuanto a los gastos de carga y descarga de la mercancía, hay que estar a lo que señale la póliza de fletamento, aunque normalmente suele correr a cargo del fletador. En términos generales puede afirmarse que en los fletamentos por tiempo el fletador asume los gastos de viaje (combustible, derechos portuarios, carga y descarga, limpieza de bodegas, material de estiba, lastre, agua, comisión y corretaje sobre la carga, y parte de las reclamaciones), mientras que el armador suele asumir los gastos que en sentido mas amplio pueden denominarse "fijos" (salarios, provisiones, mantenimiento, reparaciones, petrechos, suministros y equipos, lubricantes, agua, seguros, inspección, gastos generales, depreciación del corretaje y las reclamaciones) (23).

Resulta útil la clasificación de los cos -
tes en A. Costes de capital, B. Costes de explotación (usual -
mente de referencia diaria) y C. Costes de viaje. Los primeros
están relacionados con el valor del buque, su amortización, los
intereses, etc.. Los costes de explotación comprenden los pa -
gos a las tripulaciones y las provisiones (costes de personal),
los pertrechos, conservación y reparaciones, el seguro del bu
que, aceite y administración del buque. Los llamados costes de
viaje suelen dividirse en generales-comisión de agentes, dere-
chos de puerto, combustible, seguro de la carga y otros- y gas
tos portuarios de carga y descarga.

Antes de realizar otras precisiones, esta-
mos en condiciones de realizar una primera aproximación a la -
parte que de dichos costes ha de asumir el armador en los dife
rentes tipos de contrato que aparecen a continuación y de los
que se ha excluido la atención a los impuestos sobre benefi -
cios (24). Sin perjuicio de ulteriores matizaciones puede ver-
se el diferente grado de riesgo (y de valor añadido) correspon-
diente a las diferentes modalidades de uso de los buques, que
va desde el mínimo de los fletamentos sin dotación (o también,
a "casco desnudo"), donde la actividad empresarial se limita -
tanto que pasa a constituir prácticamente especulación, hasta
los servicios en condiciones de línea regular en que el arma -
dor ha de tener en cuenta todas las fases de la producción de
servicios.

Conviene hacer ahora algunas matizaciones.

En esta actividad pueden considerarse (de hecho es práctica común) como costes fijos, los costes de los apartados A y B, es decir todos menos los gastos de viaje, también denominados costes variables o directos (combustible, puerto, carga y descarga, etc.). Es característica de esta actividad -ya se advirtió- el paso decisivo de aquellos costes fijos; anótese ahora también la predisposición a la constancia de los costes variables medios, la peculiaridad de los costes de oportunidad, el valor del tiempo en ellos y el hecho de que en general el coste marginal dependa de los costes de manipulación de la carga (25).

PARTIDAS DEL COSTO	COSTES SUFRAGADOS POR EL ARMADOR SEGUN LAS DIVERSAS FORMAS DE UTILIZACION DEL BUQUE.			
A. <u>Costos de capital</u>	Fletamento sin dotación.			
B. <u>Costos diarios de explotación</u> i) Tripulación y provisiones ii) Pertrechos iii) Conservac. y reparaciones iv) Seguros del buque v) Aceite lubricante vi) Clasificación vii) Admón del buque		Fletamento por tiempo	Fletamento por viaje, franco de carga y descarga	Fletamento por viaje, en condiciones de línea regular.
C. <u>Costos del viaje</u> 1. <u>Costos generariales del viaje</u> i) Comisión del los agentes ii) Derechos de puertos y canales. iii) Combustible iv) Seguro de la carga v) Varios				Servicio de línea regular
2. <u>Gastos de carga y descarga</u>				

En términos generales, la posición de una empresa puede describirse como aparecen en el gráfico de la página siguiente. El punto E delimita la producción "perdedora" y "ganadora" (intersección de la función de costes e ingresos totales), pero a corto plazo puede interesarle al armador encontrarse en un punto anterior a la producción OA y superior a OB que le permita cubrir costes fijos porque, en términos de coste de oportunidad, esto es mas ventajoso que tener el buque amarrado (situación de coyuntura desfavorable); del mismo modo, la función de ingreso tiene un arco de movilidad NORMAL hasta ser OT, para cuya función se retribuyen "ordinariamente" los factores de producción; la existencia del llamado "beneficio extraordinario" puede animar, lógicamente, la entrada de nuevos competidores, pero las características de la actividad (y en particular el volumen de inversión necesario) ofrecen ciertas limitaciones.

La estructura de costes a mediados de los setenta podría asemejarse a la que, para unos barcos tipo, se presenta en el cuadro II. Ha de tenerse en cuenta que para mantener cierta homogeneidad ha sido necesario considerarlos todos referidos a un tipo de contrato que no traslada al armador los costes de carga y descarga, tan importantes en el tráfico de línea. Como observaciones generales debe apreciarse la importancia relativa del valor del buque (amortización y gastos financieros), el combustible, con menos entidad cuanto menor es el tamaño del buque, y las dotaciones, mayores cuanto menores son los buques.

La trascendencia de las "Banderas de Conveniencia" se aprecia más en los buques graneleros (sólidos o líquidos) que en los restantes; hacia 1977 la diferencia de costes totales diarios de operar un buque cisterna de 200.000 TPM en bandera sueca y en "Bandera de Conveniencia" era del casi - el 100% en el primer caso 8.000 dólares y 4.100 en el segundo (26). Aunque en menor medida, se producen también importantes diferencias a otras banderas, Cuadro III.

Los costes de adquisición de los buques - son enormemente variables; por ejemplo, para un tipo de buque cisterna de 250.000 TPM, el precio pasó de 15 millones de dólares a principios de 1977, a 7 millones a mediados de 1978 (27). La escasa diferencia de precios de los combustibles y - otras partidas de los costes de explotación pone de manifiesto la importancia de las mejoras que puedan conseguirse en - los costes de personal (28) y de ahí la importancia de estos costes, si el mercado es competitivo, a pesar de ser una industria capital intensiva, véase Cuadro III.

A título de referencia se ofrece en los - Cuadros V y VI la estructura de costes de un buque de línea y de petroleros de diferentes tamaños, en 1968, que nos ilustrará sobre el importante cambio experimentado en aquella (29) y aclara lo ya advertido sobre la importancia de los gastos - de carga y descarga en los buques de línea regular (incidentalmente, apréciase la trascendencia tan grande que entonces tenían los costes de personal, a los efectos posteriores del caso español).

Las tradicionales externalidades negativas sociales de los accidentes de buques petroleros y de la contaminación asociada al tráfico, van sufriendo importantes transformaciones en estos años como consecuencia de las medidas adoptadas por los Estados para trasladar parte del coste a los causantes a través de la imposición de ciertas normas de seguridad. Valga como botón de muestra la referencia de las medidas adoptadas por el Estado de California en 1979 traducibles a un aumento de costes significativo (220 millones de dólares sólo en el primer año) (30).

La siniestralidad (y no sólo sus efectos - contaminantes) es un tema de más amplia consideración por cuanto, además de poseer un ámbito más extenso, la medición de sus costes resulta prácticamente imposible en algunos casos (costes de vidas humanas). La producción del siniestro tiene repercusiones económicas que, cuando menos, pueden tener su reflejo en el coste de las primas de seguro, además de paralizaciones y otras disfunciones en la prestación de servicios. El aspecto más importante y frecuente se refiere a las pérdidas y daños - en las vidas de los trabajadores pues, como veremos, esta es una de las actividades con más altos índices de siniestralidad laboral.

¿Qué ha sucedido tras la crisis de la energía? Mas concretamente, ¿qué consecuencias ha tenido la elevación de los precios de los combustibles en este sector? la res-

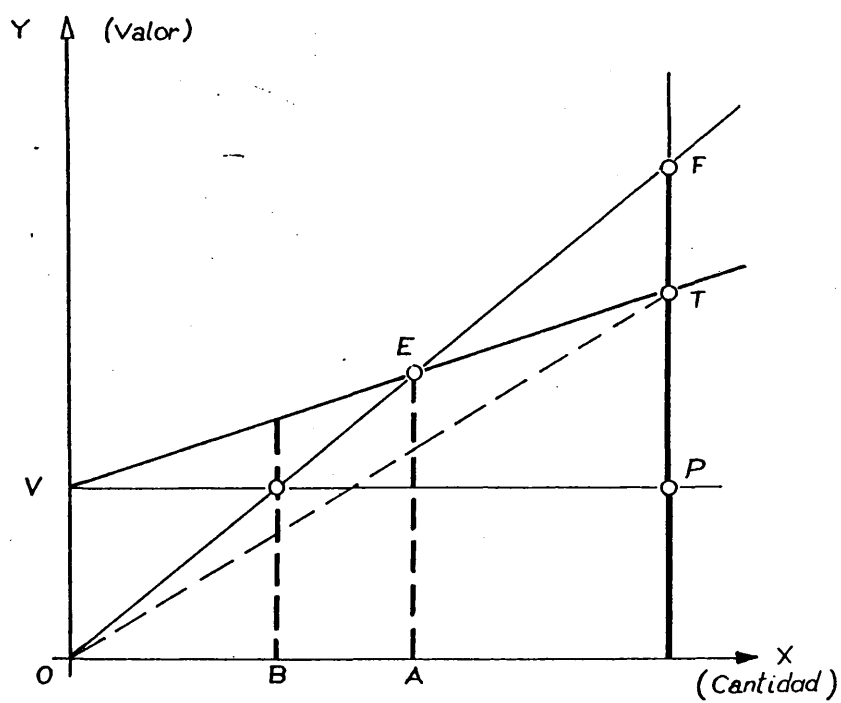
puesta más sintética se traduce en un aumento del nivel (52% - de 1974-79) y en el cambio de su estructura de costes. Para un buque tipo de 80.000 TPM, frente al 13% que representaba antes el gasto de combustible, ahora es un 43% disminuyendo la importancia relativa de los costes de inversión -que pasan a representar el 37,5% cuando antes eran el 57%- y de explotación, - que serán del 19,5% (cuando antes de la crisis era el 30%). Otro de los efectos asociados al encarecimiento de los productos energéticos se centra en la mejora de la posición relativa del transporte marítimo frente a los restantes modos de transporte, dado su menor consumo energético por unidad de transporte. Una tercera implicación consiste en la búsqueda de nuevos diseños de buques que permita, además de un menor consumo, un mejor aprovechamiento del actual, que se limita al 42% de la energía producida, perdiéndose el 58% restante (31).

NOTAS DEL CAPITULO II

- 1.- Cfr. MUÑOZ, Valeriano, "Sistemas coordinados de transporte y ordenación del territorio", comunicación presentada en el -- curso sobre "Ordenación del Territorio", sección "Estrategias"; trabajo mimeografiado; Marid, 12 de Junio de 1.978, - pg. 2.
- 2.- Véase MUÑOZ, o.c., pg. 5
- 3.- Véase VOIGT, F., "Economía de los sistemas de transporte", - F.C.E., México, 1.964.
- 4.- Cfr. VOIGT, F., o.c., pgs. 40-41
- 5.- Cfr. CHRZANOWSKI, I.H., "Concentration and centralisation of capital in shipping"; ed. by S.J. WIATER, Westmead (England) y Lexington (U.S.A.), 1.975, pg. 42
- 6.- Cfr. Ibidem, pg. 32
- 7.- Cfr. Ibidem, pg. 35
- 8.- Cfr. Ibidem, pg. 110
- 9.- Véase THOMPSON, J.M., "teoría económica del transporte"; - Alianza Editorial; Madrid, 1.976, pgs. 24 y 25.
- 10.- Véase, por ejemplo, METAXAS, B.N., "The economics of tramp shipping"; Atholone Press, 1.972.
- 11.- Como se recuerda por UNCTAD, "El desarrollo de las flotas - mercantes"; TD/222/Manila, mayor, 1.979; en especial, pgs. 5 y 6.
- 12.- Cfr. THOMPSON, o.c. pg. 237
- 13.- Cfr. Ibidem, pg. 53
- 14.- Véase en este sentido lo expresado por O'LOUGHLIN, Carleen "The economics of sea transport"; Pergamon Press, London, - 1.967, pg. 99 y sts.
- 15.- También, por existir discrepancia entre utilidades sociales y privadas; véase, así lo que dice GAMIR, Luis en su "Algunas ideas sobre el intervencionismo, la empresa pública y - la economía de mercado", dentro de la obra colectiva de -- GAMIR, L. y otros "Política económica de España", cuarta - edición, Alianza Editorial, Madrid, 1.980, pgs. 501 a 527 - pgs. 511 y sts.
- 16.- Cfr. THOMPSON, o.c., pg. 242
- 17.- Véase Ibidem, pgs. 242 y sts.
- 18.- Véase BOADO Y ENDEIZA, Leopoldo, "Generalidades sobre Mari- na Mercante y Pesca Marítima", I.C.E., octubre, 1.972; pgs. 37 y sts.
- 19.- Cfr. Ibidem, pg. 36
- 20.- Cfr. Ibidem, pg. 36
- 21.- Véase UNCTAD, "Costos relativos de la mano de obra"; TD/222 Supp. 4, Manila, mayo de 1.979.
- 22.- Cfr. GARRIGUES, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", sex- ta edición, Madrid, 1.974; pg. 659
- 23.- Véase UNCTAD, "Informe de la Secretaría sobre pólizas de fle- tamento", N. York, 1.974, pg. 83.
- 24.- Cfr. UNCTAD, "Costos relativos ...", o.c. pg. 1
- 25.- Cfr. O'LOUGHLIN, C., o.c., pg. 101
- 26.- Cfr. UNCTAD, "Costos relativos ...", o.c., pg. 7

- 27.- Cfr. Ibidem, pg. 7
- 28.- Cfr. Ibidem.
- 29.- En especial, la superior importancia de los costes de combustibles; véase más abajo.
- 30.- Cfr. B.I.A. número 32, pg. 9
- 31.- Véase B.I.A. nº 60, Madrid, 1 de Julio de 1.980, que recoge - un resumen del trabajo de UGLAN, Andreas sobre el tema.

COSTES E INGRESOS DE LA EXPLOTACION DE UN BUQUE



OT y OE = Funciones de ingresos totales (alternativas)

VT = " " costes totales

VP = " " " fijos

PX = Costes fijos

PT = Costes variables

TP = Beneficios

Cuadro I VOLUMEN DE CAPITAL (en miles de libras esterlinas), MANO DE OBRA (en años) E INTENSIDAD DE CAPITAL EN EL SECTOR "TRANSPORTES Y COMUNICACIONES"

	FERROCARRILES			TRANSPORTE PASAJEROS POR CARRETERA			TRANSPORTE POR CUENTA AJENA EN CARRETERA			TRANSPORTE MARITIMO			TRANSPORTE INTERIOR AERONAUTICO			TRANSPORTE AEREO		
	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD
1952	5,465	530	10,292	430	334	1,287	272	207	1,314	2,207	188	11,753	1,270	188	6,747	155	29	5,345
1958	5,310	487	10,884	485	307	1,580	313	204	1,534	2,325	171	13,586	1,030	164	6,402	265	33	7,424
1960	5,425	448	12,062	420	287	1,463	301	212	1,444	2,510	158	15,886	1,040	154	6,753	420	41	10,244
1964	5,465	392	13,941	420	268	1,448	513	232	2,211	2,523	138	18,386	1,040	140	7,429	575	48	10,729
1965	5,430	382	15,000	430	267	1,448	537	239	2,247	2,525	128	18,727	1,040	139	7,462	565	54	10,093

	CORREOS Y TELECOMUNICACIONES		
	CAPITAL	MANO DE OBRA	INTENSIDAD
1952	8,232	1,412	5,826
1958	9,728	1,376	7,070
1960	10,226	1,301	7,845
1964	10,478	1,234	8,491
1965	10,507	1,229	8,589

Notas: el capital está valorado a su coste de reposición en 1958. Las cifras representan valores medios entre comienzo y fin de año.

FUENTE: DEAKIN B. M. Y STEWARD T. : " Productivity in Transport...", pags. 224 y 225

Quadro II

ESTRUCTURA DE LOS COSTES DE EXPLOTACION
(en miles de pesetas)

	PETROLEO DE 110.000 T.P.M.		BULK-CARRIER DE 50.000 T.P.M.		BUQUE DE LINEA DE 8.000 T.P.M.		PORTACONTENEDOR DE 1.000 T.P.M.	
	Coste	%	Coste	%	Coste	%	Coste	%
Costes fijos:								
Dotación	46.100	12,6	35.000	12,2	16.000	18,3	6.500	18,8
Mantenimiento	33.700	9,6	30.000	10,5	7.800	8,9	2.200	5,8
Partechos	19.000	2,5	8.000	2,8	3.400	4,0	1.200	3,5
Seguro marítimo	19.800	5,3	18.000	6,3	5.600	6,4	3.000	8,1
Gastos financieros	54.800	14,9	48.000	16,7	16.300	18,6	8.000	23,2
Amortización	77.000	21,0	60.000	20,4	11.000	12,6	5.800	16,8
Administración y Varios	6.300	1,7	3.000	1,0	4.200	4,8	1.500	4,3
Total costes fijos	246.500	67,2	202.000	70,4	64.400	73,7	28.000	81,2
Costes directos:								
Combustible	112.400	30,6	80.000	27,9	21.000	24,0	5.500	15,9
Gastos de puerto	8.000	2,2	5.000	1,7	2.000	2,3	1.000	2,9
Total costes directos	120.400	32,8	85.000	29,6	23.000	26,3	6.500	18,8
TOTAL COSTES	366.900	100	287.000	100	87.400	100	34.500	100

FUENTE: Planificación y "transportes Integrados, "transporte marítimo", pag. 231

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Cuadro III

COSTOS DIARIOS DE EXPLOTACION CON DIFERENTES PABELLONES (EN
DOLARES DE LOS EE.UU. POR DIA)

Pabellón	Buque cisterna de 200.000 toneladas %	Granelero de 60.000 toneladas %	Transporte especial de 25.000 toneladas %
Susco	8 000 100	5 000 100	4 900 100
Británico	6 300 79	4 200 84	3 800 77
Liberiano (FIT)(*)	5 400 67	4 000 80	3 700 75
Griego	4 500 56	2 900 58	2 700 55
Pabellones de conveniencia (no pertenecientes a la FIT)	4 100 51	2 900 58	2 700 55

FUENTE: UNCTAD, TD 222/ Supp. 4, y 6. p.

NOTA: (*) La FIT es la Federación Internacional de Transporte (las siglas en inglés son I.T.F.); se refiere a aquellos supuestos en que se celebraron acuerdos en materia de personal con dicha institución.

COSTOS DE PERSONAL DE UN BUQUE CISTERNA / GRANILERO CON UNA
TRIPULACION DE 32 HOMBRAS DE DIFERENTES NACIONALIDADES

<u>Nacionalidad de la</u> <u>tripulación</u>	<u>%</u>	<u>Costo Anual</u> <u>(dólares de los EE.UU.)</u>	<u>%</u>
Estadounidense	100	1 750 000	100
Noruega	46	800 000 a 900 000	51
Italia	31	545 000 a 595 000	34
Británica	25	445 000 a 500 000	29
Española	21	360 000 a 500 000	29

FUENTE: UNCTAD, TD/ 222/ grup. 4. pag. 7, y e.p.

CUADRO V

UN DISTRIBUCION DE LOS GASTOS DE BUQUE DE CARGA DE LINEA REGULAR , año 1968

INGRESOS BRUTOS POR FLETE	PORCENTAJE 100
Gastos de los viajes:	
Carga, descarga y derechos portuarios	37,6
Comisiones	9,2
Combustible	5,0
Gastos del buque y pasajeros	2,8
	54,6
Gastos de explotación:	
Tripulación	11,7
Provisiones	1,0
Reparaciones, mantenimiento, aceite de lubricación y pertrechos.	11,0
Seguro	3,1
Otros gastos	1,0
	27,8
Gastos de capital:	
Administración	17,6
Beneficio neto	100
Impuestos	

FUENTE: Revista de U.O.M.M. 57 - 1/69, pag. 26

Quadro VI

DISTRIBUCION DE LOS GASTOS DE EXPLOTACION. PETROLEROS FLETADOS POR TIEMPO, 1968

TAMAÑO, TONELADAS DE PEDO MUERTO	20.000	100.000 POR CIENTO	215.000	500.000
Tripulación	36,2	15,2	12,8	8,6
Reparaciones y pertrechos	30,2	12,2	9,3	7,6
Seguro	6,5	11,3	18,9	30,1
Total gastos de explotación	72,9	38,7	44,0	46,3
Gastos de capital, comisiones	27,1	61,3	59,0	53,6
Ingresos por fletamento a tiempo estipulado	100	100	100	100

FUENTE: Revista de U.O.M.M. 57 - I/ 1969, pag. 26

CAPITULO III.- EL TRANSPORTE MARITIMO EN LA ECONOMIA ESPAÑOLA. LA FORMACION HISTORICA DEL SECTOR.

1.- TRANSPORTES Y FORMACION DEL CAPITALISMO EN ESPAÑA.

Es evidente la necesidad del transporte para la producción y para la realización de esa producción en el mercado; del mismo modo, este papel de soporte se extiende al entramado de relaciones sociales a través de la traslación de personas e ideas, ya sean escritas (postales) o no (por cable, ondas, etc.).

Hay unanimidad en la consideración de la necesidad de un adecuado sistema de transportes para que se produzca un proceso de crecimiento, entendiendo por tal adecuación la del sistema que se libera de las restricciones (de estacionalidad, suficiencia de volumen, etc.) para ofrecer unos valores de tráfico elevados, tanto, cuanto exija el desarrollo de las fuerzas productivas (1).

El transporte incide en la producción de bienes y servicios a través de una función de oferta cuya forma elástica y volumen determinará el papel a desempeñar; una oferta rígida presionará al alza los costes de producción y realización en el mercado, en mayor o menor medida en virtud de su grado de rigidez y cuya trascendencia estará en función, lógicamente, del peso que tenga el coste del transporte en el valor -

del producto. Pero siendo a la vez el resultado de un proceso de producción, éste (el transporte), depende del efecto de numerosos factores económicos y sociales.

La aportación RINGROSE (2) sobre el papel histórico de los transportes en la economía española viene a situar tres planos fundamentales de conclusiones: uno, sobre el papel regresivo de unos transportes -fundamentalmente terrestres- de tan graves carencias; otro, de explicación de la oferta de servicios de transporte y la configuración del sistema mismo (3), para poner de manifiesto la íntima relación que en ellas tienen los elementos de la estructura social y política junto a la evidente de los de su estructura económica; el tercero, sobre el papel limitativo que desempeñan algunas instituciones frente a la aplicación de opciones innovadoras.

El estancamiento de los transportes da lugar a estancamiento social y económico porque el viejo sistema de transportes fué incapaz de funciones con flexibilidad y baratura necesaria, con lo que produjo un grave estrangulamiento económico de un interior escasamente desarrollado y una periferia que necesitaría un mercado creciente dada la expansión de que disfrutaba, en parte por su utilización del transporte marítimo, más avanzado.

A principios del siglo XVII se produce un avance relativo en la eficiencia del transporte marítimo de ma

nera que puede ofrecer unos servicios más atractivos que el resto de los modos, mayores volúmenes y precios inferiores, comparables a los internacionales; esta situación de los transportes marítimos es lo que permite a las áreas de la periferia desarrollar un proceso expansivo afín al experimentado en los países más avanzados -papel del tráfico marítimo exterior- y disfrutar de una mejora de los intercambios periféricos españoles sostenida por el transporte de cabotaje peninsular (4). En tal sentido debe interpretarse la experiencia de desarrollo de Cataluña, en el siglo XVIII, mediante la accesibilidad a los insumos exteriores y al mercado exterior de ultramar así como, en el interior, al de las ciudades costeras (5); proceso en el cual jugó un importante papel la Reforma Real en el terreno comercial, naval y de Administración de ese período. La quiebra de estos mecanismos se produce con motivo de la Revolución e Imperio francés en que España pierde el mercado americano y ha de quedar a expensas del mercado interior con costes de accesibilidad muy elevados (dada la deficiencia del sistema de transportes terrestres) y la escasa dimensión de aquel en gran parte por lo mismo.

Volviendo al tema de los transportes interiores, parece que la contradictoria información sobre la actividad de transporte entre mediados del siglo XVIII y XIX a que se refiere RINGROSE, tiene que ver con la organización del transporte y más concretamente con el suministro de materias primas y distribución de los productos, porque "...el transporte era fácil de conseguir para determinados propósitos, pero no para --

otros" (6). El problema del abastecimiento de la capital -grá-
ve en la medida que coincide con una etapa de crecimiento de la
población- ha de encontrar solución en la concesión de privile-
gios Reales a los transportistas quienes, disfrutando de ellos,
se hallaban sujetos al Gobierno, este obtenía a cambio, priorí-
dad en sus demandas (en perjuicio de las de otras actividades
económicas).

La última idea del apartado anterior resul-
ta de especial trascendencia para nuestro estudio. En efecto,
para garantizar su preferente abastecimiento se adoptó un sis-
tema proteccionista, cuyo funcionamiento más completo se habría
de producir en la primera mitad del siglo diecisiete y en la -
segunda mitad del dieciocho, que consistía en la concesión de
una serie de privilegios de acceso a pastizales, establos, etc.
Cuando se produce el aumento demográfico a mediados del dieci-
siete y su consiguiente efecto en la demanda de tierra cultiva-
ble y de pastos para la cría de ganado lanar, se da lugar a --
una fuerte avalancha de presiones contra aquellos privilegios
de los carreteros que requerirán la adopción de un aparato bu-
rocrático para garantizar el cumplimiento de los otorgamientos
Reales. Mientras se mantenía esta situación, se estaba produ-
ciendo una transferencia de la agricultura (que "pagaba" con -
las pérdidas de tierras y pastizales) al sostenimiento del --
abastecimiento de las necesidades del Gobierno y de la capital,
con lo que, además, perdían el acceso a la oferta de servicios,
acaparada por áquel; este sistema de subsidio encubierto, que

promocionará la industria de vehículos (dañando a la vez a la economía privada), se derrumbará cuando las presiones agrarias consiguen la caída de los privilegios, que se irá produciendo en cascada desde el nacimiento mismo del siglo XIX (7).

Del transporte marítimo habremos de tener una referencia decisiva a finales del siglo XIX cuando, con motivo de la gran transformación tecnológica que supone el vapor, se abaratan los costes de transporte hasta al punto que resulta más barato en los puertos españoles el grano importado que el procedente de la meseta castellana y que tendrá tanta trascendencia en el alineamiento en torno al proteccionismo de los agrarios castellanos (8).

La inexistencia de una red fluvial que permitiese a nuestro país el establecimiento de un sistema de transporte tan bondadoso como el que disfrutaron los países europeos vecinos y las graves insuficiencias reseñadas en el modo de transporte terrestre condicionarán por tanto, el desarrollo económico español -mejor, el atraso- del que son excepciones -relativas las zonas de la periferia con acceso a las ventajas del transporte marítimo. Tal situación se verá parcialmente modificada con la llegada del ferrocarril que, por lo demás, resultará gravoso dadas las características concretas con que se establece (financieras, técnicas, etc) y, en cualquier caso, tardío (9).

A la mejora de infraestructura vial y de

equipamiento de la Dictadura de Primo de Rivera sucederán diversas vicisitudes (10). Entrados ya en la etapa de industrialización de los sesenta, se optará por un sistema de transporte - caro en términos sociales y retardatario para la economía y sociedad españolas (11).

2.- COSTES

En los cuadros I y II se presenta la información disponible sobre la estructura de costes de buques petroleros y graneleros en 1.978. Respecto a los primeros (volvere - mos sobre el tema al tratar el tráfico del petróleo) cabe reco- ger ahora, además de la concentración de que ya hemos hablado - en los costes del capital, operación y combustibles como gran - des agregados, la manera en que evolucionan con el aumento de - tamaño: reduciendo los costes de operación, aumentando los de - capital y, aunque de modo mas irregular, ascendiendo los de com bustible.

La estructura de costes de un buque grane- lero de altura como el que estamos observando en el cuadro cita do no difiere mucho de la de un buque petrolero de menor tamaño (confróntese); la descomposición de los gastos de operación -- muestra la importancia del componente tripulaciones, seguros y gastos generales.

3.- INCIDENCIAS EN ALGUNAS MAGNITUDES BASICAS

Aún cuando la información que suministran es escasa, puede tener su interés conocer la incidencia que el transporte y específicamente el marítimo, desempeña en los agregados fundamentales de la economía nacional, con lo que nos acercamos al papel "generador de renta" que, señalábamos, también ostenta el transporte.

a) En el cuadro III aparece la participación del sector en el PIB, sin precisar más comentarios que el de la estabilidad del marítimo (mejorada en los sesenta) frente a la pérdida de posiciones relativa del ferrocarril y desbordamiento de la carretera y transporte aéreo.

b) En cuanto a la población ocupada, cuadro IV, en un marco tan elevado como el que crea el transporte por carretera, no corresponde al transporte marítimo lugar significado por número de empleos generados.

c) Un indicador de productividad tan elemental como el relación-producto por empleado, cuadro V, muestra la superioridad de valor del transporte marítimo frente a la media del sector transportes y a cada uno de los restantes modos, entre los que obtiene valores similares el aéreo. Por lo mismo, la potencia generadora de empleo de nuestro sector (marítimo) es bastante baja.

d) Las inversiones realizadas son seguramente la característica mas sobresaliente del transporte (12); el marítimo representaba el 1975 el 16% de las inversiones totales sectoriales. La formación bruta de capital fijo en el sector transportes en material móvil viene a representar aproximadamente el 11% de la total del país, cuadro VI. Como se ve el transporte marítimo tiene gran importancia en la absorción de capital y además es creciente (10,8% en 1970, 13,3% en 1975). El sector transportes absorbió aproximadamente el 25% de la inversión pública total de los Planes de Desarrollo (13). Si este en su totalidad representa el 7,5% de los Gastos totales -- del Estado, el transporte marítimo viene a ser el 14,8% de -- aquel en 1975 (el 1,1% del total).

e) El coeficiente "inversión/empleo" e "inversión/producto" dan resultados distintos en la comparación -- entre el transporte marítimo y el total, con valores superiores del primero de los índices para el transporte marítimo (0,513 en 1980 y 1,310 en 1975, frente a 0,257 en 1975 para todo el -- sector), pero no así en el otro (0,482 frente a 0,628 en 1975), el resultado es lógico si se tiene en cuenta que la participación en el PIB del transporte marítimo, 20,9% es mayor que la de la inversión total, 16,1%); los valores más elevados se obtienen en el transporte por ferrocarril, que para 1975 era de 0,935, y por carretera 0,734. Todo ello reafirma el papel de -- fuerte consumidor de capital que desempeña el sector transporte y, más singularmente el carácter capital intensivo del trans

porte marítimo que, además, crece rápidamente.

4.- CONSUMO ENERGETICO

El sector transportes consume aproximadamente el 19,7% de la energía total (1976) (14), pero el consumo está bastante centrado en los productos petrolíferos, de los que absorbe aproximadamente un 32% (15); el transporte marítimo consumía en esa fecha el 14% de la energía del sector, el 4,5% del total nacional, y algo más si se toma como referencia el consumo de productos petrolíferos (15%). En cuanto a la evolución registrada en dicho consumo entre 1966 y 1976, véase cuadro VII, es de anotar que el mayor crecimiento se produce a partir de 1969 y que el intervalo en que se desplaza es del 4% al 15% en 1966 y 1967 respectivamente, del consumo de energía petrolífera del sector total, en un entorno en que la carretera es la gran consumidora (entre el 71 y 75%) y sólo el ferrocarril presenta resultados decrecientes (pasa del 17 al 2%) -- (16).

El encarecimiento de la energía (y la variación concatenada de todos los precios relativos del sistema) ha traído consigo un cambio cualitativo de la estructura de costes del transporte marítimo español, además de una elevación final de todos aquellos, que hace buscar ahorros en el consumo actual y establecer diseños que incorporen un menor consumo futuro. La proyección de la crisis energética sobre el

sistema de transportes ha puesto de manifiesto una vez más, y - como se dijo, el menor coste relativo del transporte marítimo - frente a otros modos y, particularmente, su menor coste energético. Los estudios realizados últimamente abundan en que una - parte importante de los ahorros energéticos se producirán me - diante la transferencia de tráficos hasta ahora terrestres al - transporte de cabotaje (cuadro VIII) que supondría un 6,5% del ahorro total a conseguir por transferencias de tráfico de unos modos a otros; para ello se propone la adopción de una serie de medidas de "revitalización" del cabotaje que van desde agilizar las condiciones de carga y descarga, variación en la composición y potenciación de tipos sofisticados en la flota, coordinación intermodal para que se produzca el ensamblaje adecuado en los - puertos con el tráfico interior terrestre, etc. (17). En otros órdenes, se propone la mejora de la relación carga/peso total" y de la ocupación, la adopción -pues una reducción del 10% su - pondría una economía de costes del 20%- de velocidades óptimas y la mejora del rendimiento de los motores y la reorientación - de la flota hacia la utilización del gas-oil, porque el consumo de los barcos a gas-oil (por tonelada/kilómetro transportada) es la mitad del de los barcos a fueloil (18).

En relación con el nuevo diseño de las construc - ciones ajustado al encarecimiento de la energía, a primeros de 1980 se aprecia algunas realizaciones (19); el ahorro de combus - tible que suponen oscila entre el 15 y 20%. La otra manifesta - ción importante, que en realidad fué la mas inmediatamente apli - cada, se refiere a la llamada "remotorización" cambio de turbi-

nas a motores que suponía unos ahorros similares en combustible pero que sólo es rentable para algunos tipos de buques; al encarecerse progresivamente, anima a la adopción de otras medidas intermedias que, además, conserven algunas ventajas de las turbinas (fácil mantenimiento, posible utilización de combustible de peor calidad y más barato, y, en general, menores complicaciones) (20).

A más largo plazo se especula con la implantación de modelos de buques propulsados por energía nuclear, a vela o a carbón. Si los dos primeros plantean serios problemas (los mercantes nucleares no han tenido aún aceptación a pesar de existir algunos ejemplares y a los "a vela" plantean serias restricciones), la transformación al consumo de carbón es un hecho ya, que incluso ofrece ejemplos en nuestro país. (21).

Como síntesis de medidas se ofrecen las propuestas formuladas por P. O'DOHERTY en las jornadas sobre Ahorro Energético en el Sector Transporte en 1.979. (22).

- Adopción de una política selectiva en la concesión de crédito naval a aquellos buques que se ajusten a los diseños ahorradores de energía.

- Potenciación de la investigación naval.

- Aumento de la utilización de las bodegas

- Medidas sobre la estructura empresarial que fomente la concentración, repercutiendo en la contratación de buques de tamaños mayores (menos consumidores de energía).

- Política comercial que "acerque" las zonas de aprovisionamiento.

- Disminución de la potencia operativa.

- Reducción de velocidad en la flota petrolera (a 12 nudos se consigue un ahorro del 30 al 40%).

- Empleo de grandes petroleros en los aprovisionamientos alejados; asimismo, favorecer la sustitución de viejos petroleros por nuevos de mayor capacidad y menor potencia propulsora.

- "Remotorización"

- Potenciación del cabotaje.

Aún cuando no se cuantifica el efecto y -- coste de estas medidas, es evidente el carácter beneficioso de algunas de ellas (en otras, habría de estudiarse, como la propia remotorización); ninguna ha sido potenciada (23), sin em - bargo, por la política marítima hasta el momento.

5.- FUNCION DE SOSTENIMIENTO

Como elementos indicativos de la función - de sostenimiento del sistema económico -enfoque más amplio que el de "...añadir valor por desplazamiento" (24)- debe tenerse en cuenta la participación del modo de transporte marítimo en el transporte interior y exterior de mercancías y pasajeros. En el primero, su importancia relativa será decreciente frente a la carretera que, además de ofrecer algunos planos de valor más altos que la nevegación, ha sido estimulada artificialmente a través de la no repercusión de los costes de infraestructura y otros (fiscales, seguridad, etc.), que aún así ostenta un pues to importe (superior al 20%), como aparece en el cuadro IX.

Sin duda el papel desempeñado por el transporte marítimo en el comercio exterior español aventaja al comentado del tráfico interior como atestigua el hecho de que -- porcentajes superiores al 90% de las importaciones y superiores al 80% de las exportaciones sean transportadas vía marítima, cuadro X. Como además puede deducirse del cuadro XI los -- productos más importantes (en peso) de ese comercio marítimo -- son transportados en su práctica totalidad por este modo. Preocupación debería suscitar, sin embargo, esa tendencia descendente del tráfico marítimo exterior que se aprecia en el primero de los cuadros.

Tanto en el tráfico interior como en el exterior, el transporte de pasajeros vía marítima acusó el golpe de la competencia de otros modos (aéreo ante todo) con mayores valores de tráfico.

La valoración de la importancia de esta -- función de sostenimiento del sistema económico va unida, desde luego, a la importancia de la mercancía en cuestión. De ahí el papel "estratégico" de cierta participación en el transporte -- de crudos o grano; ¿qué trascendencia tendría una huelga portuaria prolongada para la economía española?, ¿y un boicoteo -- internacional?. Una ligera reflexión sobre estas preguntas amplía la visión que ofrece la poco "motivadora" información estadística anterior.

6.- FORMACION HISTORICA DEL SECTOR MARINA MERCANTE

Sobre el proceso de formación histórica de

la Marina Mercante Española nos vamos a limitar al que tiene -
 lugar a partir del último cuarto del siglo XIX, paralelo al -
 cambio de rumbo más importante sufrido por la economía española.
 En realidad hasta mediados del siglo XVIII la flota con que se
 cuenta es de muy escasa envergadura, apenas si servía para cu-
 brir el tráfico en las colonias y el costero interior (25), y
 tampoco a partir de entonces será muy brillante. Hay un cierto
 florecimiento a lo largo del último cuarto de siglo XIX, más -
 específicamente en el último decenio. La implantación del va -
 por y del casco metálico en la construcción de buques constitui-
 rá un buen clima para que la afluencia de capitales repatriados
 de las colonias en el último lustro del pasado siglo, el aumen-
 to de las exportaciones de mineral de hierro de Vizcaya, la re-
 lativa consolidación de la industria siderúrgica y la constitu-
 ción de algunas de las más importantes sociedades bancarias, -
 haga de los años 1899 y 1900 dos puntas de ciclo expansivo de
 la Marina Mercante que constituye su asentamiento histórico --
 fundamental (26).

Coincidiendo con su etapa de desarrollo -
 más significado se produce una traslación de la industria de -
 construcción y transporte marítimo de la zona tradicional, Ca-
 taluña, al Cantábrico y más concretamente al País Vasco, que -
 desde entonces unirá estrechamente su historia a la de esta ac-
 tividad; entre las razones que motivaron ese proceso destaca -
 como mas importante el papel desempeñado por aquellas transfor-
 maciones tecnológicas en el caso de los buques y la introduc-
 ción de vapor (27).

Coincidiendo por esa etapa de extraordinario florecimiento del último y primer año del pasado y presente siglo se produce la constitución de la Liga Marítima, asociación empresarial típica que jugará un decisivo papel en la elaboración de la política posterior y que constituirá una de las claves del comportamiento del empresariado en el sector a lo largo de la historia. La posición de esta patronal se caracterizará por la lucha permanente y conquista final de la protección.

La protección es justamente la piedra de toque de la historia de la Marina Mercante; nacerá al calor de la Restauración y de la filosofía político-económica que erige la bandera de la necesidad de protección interior y exterior de la actividad nacional y, posteriormente, del fomento de la misma. En efecto, "...tras el broto de 1899 y 1900 se entra en un periodo... estacionario..." (28), que durará hasta la 1ª Guerra Mundial. Es ese período y con el decisivo concurso de la Liga Marítima nacerá la Ley de Comunicaciones Marítimas de Junio de 1909 con la filosofía protectora como guía; hija de la misma serán las Primas a la Navegación y las Primas a la Construcción, las primeras destinadas a los armadores y las segundas compartidas -porque posibilita la adquisición de los buques a más bajo precio- con el sector constructor; al decir -- "...esta protección encaminada en primer término al fomento y desarrollo del tráfico marítimo mercantil con el aumento de los medios de transporte, ha recaído en construcciones de tan escaso tonelaje, que queda incumplido y desnaturalizado el verdadero propósito de la Ley..." (29) con el consiguiente minifun -

dio (que será otra de las claves de la formación y desarrollo - del sector), se detecta una de sus importantes limitaciones.

El reforzamiento de ese proteccionismo será la "...única estrategia de defensa de las posiciones adquiridas... sobre todo cuando la otra alternativa posible, la expansión del mercado interior, exige... una serie de cambios y -- transformaciones que... ponen en cuestión el tradicional equilibrio de fuerzas que hasta hace muy pocos años ha caracterizado el desenvolvimiento de la sociedad española" (30). Pero el resultado de ese reforzamiento no será suficiente para empujar el crecimiento del sector (ni de los demás de la economía española) al carecer de una demanda significativa ascendente que - permitiese operar con holgura sin verse aplastada por la competencia de otras banderas más eficientes.

Esa será precisamente la ocasión que le - ofrece la 1ª Guerra Mundial: fuerte acceso de demanda con vertiginoso crecimiento de los fletes y precios de los buques, a la que se unió la carencia de competencia por parte de otras - banderas (las tradicionales estaban en guerra). El resultado - de esas condiciones, magníficamente estudiadas por los profesores GARCIA DELGADO, MUÑOZ y ROLDAN (31), se traduce en una -- fuerte acumulación en el período (característica general de -- gran parte de los sectores con posibilidades de proyección exterior), que se aprecia a través de diversos indicadores (constitución y ampliación de sociedades, beneficios, cotizaciones en Bolsa, la expansión de la construcción naval y los procesos de concentración e integración sectorial); esta acumulación se

hizo, así, contando con la colaboración de una política económica que la acompañó adecuadamente, lo que acarreó en momentos graves problemas de abastecimiento (capacidad y precio) al mercado interior; ese período también puso de manifiesto la actuación insolidaria y demagógica de los navieros con el tema de las Primas a la Navegación y la venta de buques. Aún así, y es un tema nada desdenable, la flota mercante sigue creciendo fuertemente hasta 1922/23, por los efectos retardados de las crisis en la aparición de nueva flota.

La excepcionalidad que había supuesto la etapa de la 1ª Guerra Mundial se aprecia en la cadena de sucesos, datos y declaraciones que se producen a lo largo de 1919 y parte de 1920 ante una vuelta a la normalidad que acarrea según los armadores y el Gobierno un exceso de capacidad y, según otros observadores también, la necesidad de tener que enfrentarse a la competencia. Con ella volverá el sistema -ahora reforzado- de protección que pone de manifiesto las limitaciones del capitalismo naviero español que habrá de resaltar la aprobación del Decreto Ley de 21 de Agosto de 1925 en torno a la prohibición de importación de buques (elevadas restricciones) y la actualización de los viejos sistemas de protección a través de las Primas a la Construcción, a la Navegación y reserva de bandera estricta en el tráfico de cabotaje. Tampoco esta norma, y la política complementaria en que se enmarca, consigue empujar el crecimiento del sector que se producirá en alguna medida a partir de 1929 con una mejora de los fletes, que apenas durará y que vendrá seguida de una larga y profunda caída hasta

nuestro período de estudio.

Antes de cerrar este intento de síntesis - panorámica ha de recogerse otra de las constantes que resulta imprescindible para comprender "con que Marina Mercante" contá bamos; se trata del problema de dependencia a la construcción naval. Aún cuando no puede hablarse de ésta como una constante en sentido estricto -porque su intensidad es muy irregular y atravesó etapas bien diferentes-, así puede decirse que la política económica de nuestro país intentó jugar con la garantía del mercado interior para conseguir impulsar la construcción naval que, por otra parte, era una cuestión rayana en la defensa militar del país (32). A lo largo del siglo XIX la importación de buques o componentes que se estabilizaría en libertad a partir de 1941; pero en el último cuarto de siglo habría de rectificarse nuevamente (33) en el marco de la "regresión" proteccionista; un cierto equilibrio se conseguiría con la Ley de 1909, que perduraría hasta el aldabonazo del D-Ley de 1925 -- orientado ya en una política de cautividad del mercado inte --rior de buques de la que no se conseguirá salir más que excepcionalmente, como veremos, y en torno a la cual se teje toda - la maraña de protecciones para contrarrestar (se dirá) los -- efectos de aquellas servidumbres.

La Guerra Civil supondrá una importante pérdida de flota en la ya de por sí decreciente por razones bélicas y la opción de exilio tomada por algunos armadores; con -- ello estaremos en 1939 en un mínimo histórico desde 1922 (34).

NOTAS DEL CAPITULO III

- 1.- Véase, por ejemplo, ROSTOW, W.W., "The stage of economic growth Cambridge e Univ. Press, 1.960, pgs. 24 a 26; MYINT, Hla, "The economics of developing countries", New York, Praeger, 1.965, pgs. 96 y 97.
- 2.- Véase RINGROSE, David R., "Los transportes y el estancamiento económico de España (1.950-1.850", ed. Tecnos, Madrid, 1.972.
- 3.- Un sistema que define, según algunos autores, un "modelo estacional" de transporte; véase, además de la o.c. de RINGROSE, MARCO L. y otros: "Incidencia del transporte en el desarrollo regional", Ministerio de Planificación, Madrid, 1.977.
- 4.- A excepción de Madrid, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes del siglo XVIII son puertos, con el comercio exterior como actividad predominante; hasta mediados del XVIII -- existe una flota tan escasa que apenas podía cubrir el comercio con las colonias y las relaciones costeras de la metrópoli. Véase MARCO y otros, "Incidencia del transporte ..." o.c. pgs. 137 y 145.
- 5.- Véase RINGROSE, o.c., pgs. 18 y 19
- 6.- Cfr. Ibidem, pg. 20
- 7.- Véase RINGROSE, o.c., pgs. 129 a 143; también, MARCO y otros, o.c., pg. 148
- 8.- Sobre este tema hay ya una abundante bibliografía; las investigaciones de los últimos años procedentes del campo de la historia (y más específicamente de la disciplina "Historia Económica") y de la estructura económica han dado muy buenos frutos; desde éste último campo, destaca la labor de los profesores GARCIA DELGADO, J.L., MUÑOZ, J., ROLDAN, S. y SERRANO A.; una visión sintética de su aportación al conocimiento del tema, puede verse en la obra de los tres últimos autores, "La vía nacionalista del capitalismo español", Cuadernos Económicos I.C.E. nº 5, Madrid, 1.978, especialmente pags. 41 a 51 Véase también, CARR, E., "España, 1808-1.939", Barcelona 1.968 pg. 378 y sts.; FONTANA, J., "Cambio económico y actividades políticas en la España del siglo XIX", Barcelona, 1.973, pgs. 182 y sts.
- 9.- Véase Ibidem. El trabajo más extenso sobre el problema específico de los ferrocarriles es el de CASARES ALONSO, Anibal, - "Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias en el siglo XIX", Edición de publicaciones de la escuela Nacional de Administración Pública, Madrid, 1.973. Tradicionalmente también la contrucción de TORTELLA, Gabriel, "Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX", Madrid, 1.973. Ver también ARTOLA, Migue y otros, "Los ferrocarriles en el siglo XIX", Madrid, 1.844-1.943", Banco de España, Madrid, 1.978, 2 volúmenes.
- 10.- Véase RODRIGUEZ SAEZ, Luis, "La política de transportes en la Dictadura de Primo de Rivera", Cuadernos Económicos ICE, nº 10 pgs. 443-462.
- 11.- Sobre este particular, puede verse MARCO y otros, "Incidencia del transporte..." o.c.; RODRIGUEZ SAEZ, Luis, "Política económica de España", 4ª edición, pgs. 773 a 816, Madrid, -

- 1.980; véase también los trabajos contenidos en el número extraordinario dedicado al "Transporte en España" por Información Comercial Española, nº 531, ed. 5 de diciembre de 1.977, especialmente, los trabajos de MARCO, L., y MATEOS, A.; de -- interés resulta también, el trabajo de MUÑOZ, Valeriano, "Sig temas coordinados ...", o.c.
- 12.- Véase INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES- (I.E.T.O.), "Estadísticas del transporte; series cronológicas (1.950-1.977)", Madrid, 1.979, pgs. 52 a 55.
- 13.- Cfr. RODRIGUEZ SAEZ, L., "Política ...", o.c., pg. 778.
- 14.- Cfr. MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA, "Situación energética de la Industria. Transportes", Madrid, 1.979, pag. 18
- 15.- Cfr. Ibidem, pg. 29
- 16.- Cfr. Ibidem, pg. 32
- 17.- Ibidem, pg. 101
- 18.- Cfr. Ibidem, pg. 68
- 19.- Véase en B.I.A., nº 51 (del 15-II-1.980), pg. 2
- 20.- Cfr. BIA nº 55 (15-IV-1.980), pg. 13
- 21.- La EMPRESA NACIONAL ELCAÑO lo contrató para el buque "Castillo de Lorca" y posteriormente, para el "Castillo Monte Aragón"; véase BIA nº 73 (15-I-1.981).
- 22.- O'DOHERTY, Pascual, "Transporte Marítimo", en la obra del IETC (no publicada); "Jornadas sobre el ahorro energético en el - sector transporte. Doc. Resumen", Madrid, 19 de noviembre de 1.979, pgs. 27 a 29 (mimeografiado).
- 23.- Salvo la ayuda a las remotorizaciones; véase más abajo, capítulo IX.
- 24.- Cfr. RODRIGUEZ SAEZ, L., "Política de Transportes", o.c., pg. 774, nota 2.
- 25.- MARCO y otros, "Incidencia del transporte ...", o.c., pg. 145
- 26.- Véase CERVERA PERY, José, "Marina y política en la España del siglo XIX", Premio Viggen del Carmen 1.980, Madrid, 1.980; en el BIA nº 79 (15-IV-1.981), pg. 6, se recoge la consideración del autor sobre el impacto que la incorporación del vapor ocasionó en el fomento de la concentración en la Marina Mercante española.
- 27.- Véase la síntesis que ofrece ROLDAN, S., GARCIA DELGADO, J.L. con la colaboración de MUÑOZ, J., "La formación de la sociedad capitalista en España (1.914-1.920), Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1.973, Tomo II, pgs. 14 y stas.
- 28.- Cfr. Ibidem, pg. 20
- 29.- Cfr. GACETA DE MADRID, nº 106 (15-IV-1.916), pg. 113
- 30.- Cfr. Ibidem, pg. 23
- 31.- Véanse en Ibidem, pgs. 25 a 89, especialmente.
- 32.- Al azar: DELGADO, Alberto, "La Marina Mercante en lo que va - de siglo", el "Correo de Zamora", 10-XII-1.968; CERVERA PERY José, "Marina y Política ...", o.c.; MENCHACA CABRERA, Antonio "Bosquejo histórico de la Marina Mercante española", Madrid, 1.956.
- 33.- Cfr. MENCHACA, A., o.c., pgs. 17 y 18.
- 34.- Véase sobre este tema, DELGADO, Alberto, "La flota mercante - española en 1.936", "Oficena", Abril de 1.964, pgs. 21 y 22 GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael, "La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil", ed. San Martín, Madrid, 1.977; de este mismo autor, "La Marina Mercante en la guerra", "Oficena", abril de 1.964, pgs. 22 a 26.

PONTY, Valery, "Historia de las Comunicaciones, Transportes Marítimos" Pamplona, S.A. de Ediciones, 1.966; ANASTASIO, Ernesto, "En lo que vá de siglo", Separata del "Oficina", nº 70 de mayo de 1.961; POLO, Gerardo, "El buque y su evolución en función de la estructura de costes del transporte marítimo", Premio COMISMAR 75/76, Publicado en Ingeniería Naval.

Cuadro I

ESTRUCTURA DE COSTES DE DISTINTOS TIPOS DE PETROLEROS (%) 1.978

CONCEPTOS	35.000 TPM	50.000 TPM	67.500 TPM	120.000 TPM	200.000 TPM	280.000 TPM	310.000 TPM
MOTOR							
Gastos operativos	-	33'1	30'9	26'2	23'1	-	-
Cargos de capital	-	33'4	31'1	35'2	39'3	-	-
Seguros	-	5'3	5'1	5'5	6'1	-	-
Gastos combustible	-	26'7	31'1	31'2	28'9	-	-
Gastos puerto	-	1'5	1'7	1'9	3'1	-	-
TOTAL	-	100'-	100'-	100'-	100'-	-	-
TRIPULACION							
Gastos operativos	28'7	-	-	23'4	19'-	17'-	19'9
Cargos de Capital	33'3	-	-	34'5	42'3	46'1	37'6
Seguros	5'9	-	-	5'3	6'1	5'6	5'5
Gastos combustible	30'8	-	-	35'1	30'2	28'5	33'8
Gastos puerto	1'3	-	-	1'6	2'5	2'8	3'7
TOTAL	100'-	-	-	100'-	100'-	100'-	100'-

FUENTE: CAMPSA y elaboración propia

Cuadro IICOMPOSICION DE LOS COSTES DE UN BUQUE GRASILLERO DE 35.000 TPM(EN %), 1.978

<u>Provisiones y pertrechos :</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
* Estachas y Cables	0'2	
* Varios cubierta	0'8	
* Encerados	0'0	
* Fonda	0'3	
* Varios sin clasificar	1'2	
TOTAL		2'5
<u>Respetos :</u>		
* Herramientas máquina	0'2	
* Accesorios máquinas	1'7	
* Repuestos motores dux	0'5	
TOTAL		2'4
<u>Pinturas :</u>		
* General	0'9	
* Revista anual	3'4	
TOTAL		4'3
<u>Reparaciones - Conservación :</u>		
TOTAL		3'8
<u>Vicita anual</u>		
TOTAL		8'8
<u>Vicita cuatrienal : (provision fondos anual)</u>		
TOTAL		4'9
<u>T.S.H.</u>		
* Alquiler y entretenimiento	0'8	
* Reparaciones	0'2	
TOTAL		1'-
<u>Seguros buque</u>		
* Casco y máquina	10'-	
* Guerra y huelgas	0'4	
* Seguro de Paralización	2'1	
* Fielgas tripulantes	0'6	
* Club Britannia	4'3	
TOTAL		17'5

<u>Nómina</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
* Haberes	31'6	
* Manutención	2'0	
* Asistencia médica	0'1	
* Seguros sociales	8'2	
* Viajes tripulantes	1'3	
* Dietas tripulantes	0'3	
* Gastos Varios nómina	3'3	
* Remuneración inspec.	0'6	
* Gtos. viajes inspec.	0'1	
TOTAL		47'5
<u>Gastos generales</u>		
* Administración	5'5	
* Financieros	1'7	
TOTAL		7'2
TOTAL GASTOS OPERATIVOS	...	33
GASTOS DE CAPITAL	-	35
GASTOS DE ESCALA	-	6
GASTOS DE COMBUSTIBLE	-	22
GASTOS DE CORRETAJE	-	4

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de ANAVE
para un granelero tipo de 34.000 TFM

Cuadro III

PARTICIPACION EN EL PRODUCTO INTERIOR BRUTO (P.I.B) DE LOS DISTINTOS
MODOS DE TRANSPORTE - AÑOS 1954 A 1975 (1)

(En porcentajes)

Años	Modos de Transporte				P.I.B. Sector transportes
	Ferroviario	Carretera	Marítimo	Aéreo y otros (2)	P.I.B. total
1.954	23'2	47'2	13'4	16'2	5'4
1.955	23'8	46'3	13'1	16'9	5'3
1.956	23'0	48'0	13'0	15'9	5'6
1.957	22'0	48'3	13'4	16'4	5'6
1.958	21'2	49'3	13'9	15'7	5'6
1.959	21'3	47'8	15'0	16'0	5'5
1.960	19'3	48'0	15'7	16'9	5'5
1.961	18'8	48'9	15'2	17'1	5'3
1.962	19'5	48'5	15'1	17'0	5'1
1.963	18'8	49'9	14'7	16'5	5'0
1.964	18'5	50'5	13'9	17'1	5'3
1.965	17'4	51'2	13'4	18'1	5'5
1.966	15'8	52'3	12'5	18'8	5'6
1.967	14'6	53'1	12'6	19'7	5'8
1.968	12'9	53'4	13'4	20'2	5'9
1.969	13'3	52'3	13'4	21'1	5'9
	Ferroviario	Carretera y otros (3)	Marítimo	Aéreo	
1.970	13'5	55'5	19'8	11'2	5'6
1.971	12'5	54'5	20'3	12''	5'7
1.972	12'7	54'3	19'7	13''	5'6
1.973	12'5	52'7	20'5	14''	5'8
1.974	12'6	52'2	20'2	15''	5'7
1.975	12'0	51'0	21'6	15'4	5'7

- (1) A partir de 1.970 las nuevas normas metodológicas motivan una ruptura en la homogeneidad de la serie, que ha sido objeto de reificación a partir de este año.
- (2) Además del transporte aéreo, incluye los transportes por cable, por oleoducto y urbano.
- (3) Además del transporte por carretera, incluye los transportes por cable, por oleoducto y urbano.

Fuente de información : Instituto de Estudios Fiscales (hasta el año 1964
 e Instituto Nacional de Estadística (a partir de 1964) Elaborado por IETC

Cuadro IV

POBLACION OCUPADA EN EL SECTOR TRANSPORTES - AÑOS 1.964 A 1.977

CONCEPTOS	1.964	1.965	1.966	1.967	1.968	1.969	1.970
Transportes urbanos(excepto taxis) (1) .	28.388	33.306	34.568	35.409	34.369	35.321	35.230
Taxis con y sin taxímetro (1)	-	-	-	54.564	58.069	57.795	58.680
Transporte regular viajeros por carretera (1)	19.285	19.058	17.424	20.167	20.308	21.695	21.929
Transporte discrecional viajeros por carretera (2)	-	-	-	-	-	-	-
Transporte público mercancías por carretera (2)	-	-	-	-	-	-	-
Ferrocarriles Vía Estrecha (FEVE y Compañías Particulares (1)	16.133	16.609	13.829	14.272	13.077	11.691	11.063
RENFE (1)	114.072	111.240	108.510	104.518	98.260	88.216	82.624
Transportes marítimos (1)	21.383	19.526	18.884	19.390	18.999	19.454	18.763
Transportes aéreos (1)	-	-	-	-	14.168	13.090	14.600
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-

POBLACION OCUPADA EN EL SECTOR TRANSPORTES - AÑOS 1.964 A 1.977 (CONTINUACION)

CONCEPTOS	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	1.977
Transportes urbanos excepto taxis (1) . .	35.227	34.311	33.820	35.125	34.798	35.339	36.214
Taxis con y sin taxímetro (1)	60.488	61.096	60.933	62.570	65.044	66.022	71.824
Transporte regular viajeros por carretera (1)	22.391	22.444	22.725	22.797	22.666	23.257	-
Transporte discrecional viajeros por carretera (2)	-	-	16.768	17.114	18.263	18.556	-
Transporte público de mercancías por carretera (2)	-	-	402.423	417.404	416.712	424.830	-
Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE y Compañías Particulares (1)	10.694	10.472	9.326	8.622	7.835	7.485	7.254
RENFE (1)	78.972	76.960	73.377	72.733	72.223	71.990	72.274
Transportes marítimos (1)	18.696	19.484	17.713	18.353	21.406	21.825	-
Transportes aéreos (1)	16.265	16.856	18.166	19.441	20.625	21.123	21.658
TOTAL	-	-	654.974	673.834	679.572	690.482	-

Fuente de información: (1) Instituto Nacional de Estadística. (2) Según estudio realizado por el Consejo Superior de Transportes Terrestres sobre la población ocupada en los transportes terrestres y marítimos en 1.976.

Cuadro V

PRODUCTO (EN PTS. 1970) POR EMPLEADO EN EL TRANSPORTE
MARITIMO Y EN EL SECTOR TRANSPORTES-1964, 1969, 1974,
1975-(EN PTS. 1970/ EMPLEADO)

	<u>Transporte</u> <u>marítimo</u>	<u>Total sector</u> <u>transporte</u>
1.964	0,502	-
1.969	0,790	-
1.974	1,993	0,269
1.975	1,844	0,269

Fuente:e.p. sobre datos de cuadros anteriores.

Cuadro VI

INVERSION EN TRANSPORTE MARITIMO Y RELACION CON OTRAS INVERSIONES 1.970 - 1.977

	A Transporte total	B Infraestructura (puerto)	C Buques	FBCP _t D	FBCP _h E	D/E	A/E	A/D	Módulos índices		
									B	C	A
1.970	9'620	2'248	7'372	68'0	596'5	11'4	1'6	14'1	100	100	100
71	14,303	3,141	11'162	-	-	-	-	-	140	151	152
72	18,520	2,895	15'625	-	-	-	-	-	129	212	193
73	18,051	3,537	14'514	113'1	976'1	11'6	1'8	15'9	157	197	188
74	21'224	4'546	16'678	149'2	1,258'5	11'9	1'7	14'2	202	226	221
75	28'045	6'745	21'295	160'2	1,425'9	11'2	1'9	17'5	300	289	292
76	33'546	7'264	26'282	-	-	-	-	-	323	357	349
1.977	63'802	8'748	55'054	-	-	-	-	-	389	747	663

NOTAS :

- A - Inversiones totales en transporte marítimo (= B + C)
 B - " en infraestructura (puerto)
 C - " en buques (coronado interior)
 D - Formación bruta de capital fijo en equipo móvil en sector transportes.
 E - " " " total nacional

Fuentes : IIE, D.G. Puertos, COMSTRUAVES, IENC y elaboración propia .

CUADRO VIIEVOLUCION DEL CONSUMO DE PRODUCTOS PETROLIFEROS EN EL SECTOR TRANSPORTE

Años	Carretera		Ferro-carril		Marina M.		Aviación		Total	Consumo total de P. Petrolíferos energéticos en el A. Monopolio	Participación porcentual del transporte (%)
	10 ³ t	%	10 ³ t	%	10 ³ t	%	10 ³ t	%			
1966	2.825	71	657	17	176	4	299	8	3.957	11.764	33'6
1967	3.238	71	751	17	182	4	373	8	4.544	14.158	32'1
1968	3.707	72	731	14	234	4	496	10	5.168	16.589	31'2
1969	4.206	74	534	9	255	6	649	11	5.644	18.029	31'3
1970	4.762	74	410	7	404	6	818	13	6.394	21.102	30'3
1971	5.186	73	341	5	567	8	1.034	14	7.128	22.876	31'2
1972	5.829	73	338	4	608	8	1.194	15	7.969	25.137	31'7
1973	6.731	73	402	4	783	8	1.371	15	9.287	30.722	30'2
1974	6.830	71	350	4	1.158	11	1.344	14	9.682	33.548	28'8
1975	7.269	72	254	3	1.144	11	1.491	14	10.258	33.906	30'2
1976	8.986	75	209	2	1.778	15	1.025	8	11.998	37.941	31'6

Fuente : Anuarios estadísticos de RENFE

CAMPSA

Memorias del C.S.T.T.

INEXCO - RENFE 1974 "En transporte en España frente a la escasez de energía".

Asociación Española de la Carretera 1977 : "Energía y Transportes. Problemas estructurales y económicos".Ministerio Industria.

Cuadro VIII

AHORRO ESTIMADO DE ENERGIA EN CADA UNO DE LOS ESCENARIOS

Descripción del escenario	Tráfico	Ahorro (tep)
1. Transferencia de tráfico de carretera a oleoducto. (transferencia de todo el tráfico de carretera de itinerarios alternativos a la red de oleoductos previstos por Campsa para 1978).	Mercancías	5.101
2. Transferencia del tráfico de f.c. a oleoducto (id. a 1).	Mercancías	6.462
3. Transferencia del tráfico de carretera a f.c. (tráfico de camiones de 10 t y distancias superiores a 150 Km.)	Mercancías	704.694
4. Transferencia del tráfico del avión al ferrocarril (tráfico de avión peninsular a f.c.)	Mercancías	411.832
5. Transferencia del tráfico de carretera a cabotaje (de relaciones de tráfico servidas por carretera alternativas al transporte de cabotaje).	Mercancías	91.213
6. Transferencia del tráfico de ferrocarril a cabotaje (id. a 5).	Mercancías	1.299
7. Transferencia de tráfico de avión al ferrocarril (relaciones aéreas peninsulares de distancia inferior a 500 Km)	Viajeros	31.667
8. Transferencia de carretera a autopista interurbana de peaje.	Viajeros	20.956
9. Transferencia del 10% del tráfico de vehículo privado a transporte público urbano.	Viajeros	158.303
TOTAL (1)		1.431.527
TOTAL SECTOR (2)		12.909.400
AHORRO % (1) (2)		11%

Fuente : IS Industria.

CUADRO IX

IX

(A) TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCIAS (MILLONES DE TONELADAS-KM)

Años	Ferrocarril	Carretera	Cabotaje	Total
1.950	8.036	5.443	13.677	27.156
1.960	7.966	17.048	15.912	40.926
1.965	8.795	33.055	19.972	60.236
1.970	9.991	50.981	28.730	89.702
1.971	9.692	58.600	30.573	93.865
1.972	10.284	58.400	32.696	101.380
1.973	11.561	67.300	31.840	110.701
1.974	11.577	78.100	30.979	115.645
1.975	11.079	76.500	28.066	115.645
1.976	11.159	79.200	28.879	119.238
1.977	11.826	82.300	29.042	123.168

(B) DISTRIBUCION PORCENTUAL TRAFICO INTERIOR DE MERCANCIAS

Años	Ferrocarril	Carretera	Cabotaje
1.950	29'6	20'0	50'4
1.960	19'5	41'6	38'9
1.965	14'8	53'1	32'1
1.970	11'1	56'8	32'1
1.971	10'4	57'1	32'5
1.972	10'2	57'6	32'2
1.973	10'4	60'8	28'8
1.974	9'6	64'7	25'7
1.975	9'6	66'1	24'3
1.976	9'4	66'4	22'2
1.977	9'6	66'8	23'6

Fuentes : Dirección General de Carreteras, RENFE, INE, y
Rodríguez Sacá, Luis.

Cuadro XCOMERCIO EXTERIOR VIA MARITIMA : PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIORTOTAL (EN %)

<u>Años</u>	<u>Exportaciones</u>	<u>Importaciones</u>	<u>Total</u>
1.951	94,-	96,9	95,2
1.952	93,7	96,9	
1.953	94,3	98,7	
1.954	94,8	98,8	
1.955	94,1	97,0	
1.956	96,9	92,8	
1.957	95,9	98,9	
1.958	93,5	98,7	
1.959	92,4	99,4	
1.960	92,9	98,6	95,8
1.961	92,3	98,7	
1.962	90,2	98,3	
1.963	91,0	97,2	
1.964	88,5	96,6	
1.965	87,9	96,5	
1.966	89,5	96,3	
1.967	86,9	96,1	
1.968	90,0	96,8	
1.969	89,3	96,6	
1.970	84,6	96,6	93,6
1.971	84,1	96,7	
1.972	81,9	96,3	
1.973	79,7	95,8	
1.974	80,8	95,2	
1.975	79,9	96,0	
1.976	81,0	96,2	
1.977	81,7	95,3	91,6

Fuente : Elaboración propia sobre datos de D.C. de Aduanas

CUADRO I

COMERCIO EXTERIOR POR VIA MARITIMA 1.978. EXPORTACIONES E IMPORTACIONES VIA MARITIMA
 SOBRE LAS TOTALES REALIZADAS PARA LAS DIVISIONES SIGUIENTES (%)

División	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
	%	%
1	81	29
2	70	70
3	45	81
4	15	73
5	99	97
6	04	97
7	59	75
8	64	94
9	67	73
10	57	90
11	15	89
12	89	53
13	35	99
14	69	66
15	47	99
16	51	66
17	54	67
18	97	54
19	72	70
20	54	99
21	10	80
22	61	82
23	50	100
24	70	86
25	77	97
26	41	68
27	35	100
28	43	10
29	78	93
30	75	100
31	58	98
32	-	93
33	55	90
34	47	83
35	02	97
36	68	87
37	49	14
38	16	41
39	57	57
40	98	39
41	68	75
42	63	39
43	76	93
44	06	36
45	47	96
46	68	69
47	25	67
48	94	40
49	38	361
50	46	89
51	52	28
52	11	81
TOTAL	70,00	95,

NOTA : Divisiones según CEXE

Fuente : Elaboración propia sobre datos de D.G. de A.

CAPITULO IV.- LOS TRANSPORTES MARITIMOS EN EL MUNDO TRAS LA SEGUN-
DA GUERRA MUNDIAL.

1.- RASGOS FUNDAMENTALES

A la pregunta de cuales son los rasgos fun
damentales de la evolución de los transporte marítimos de la -
postguerra podría contestar los siguientes elementos de juicio
(1).

a) consecuentes con el ritmo de crecimien-
to del comercio mundial, unas tasas de aumento en el tráfico y
flota incomparables con la situación anterior.

b) el avance hacia un tipo de flota cuali-
tativamente distinta; mayor tamaño, polivalente (versátil y au
tosuficiente de mediós de carga y descarga), especializada (a
partir de los últimos sesenta para transporte de gases, produc-
tos químicos, portacontenedores, roll on-roll of, plataformas
petrolíferas y auxiliares, etc). El gigantismo de los buques -
obedecerá al intento de aprovechar economías de escala de tama-
ño, criterios originariamente económicos y después también po-
líticos (cierres de Suez), centrándose sobre todo en buques pe-
troleros y graneleros.

c) a la demanda de buques descrita respon-
derá una construcción naval que aprovechará también economías
de escala de tamaño (grandes astilleros) y estandarización, és-
ta ya iniciada con las construcciones de los Liberty en la gue-
rra, a la parte que aumenta la especialización de la produc- --

ción de los astilleros a tono con la demanda.

d) es una época de cambios en la hegemonía de la flota mundial por banderas. Los ingleses, tradicionalmente señores de los mares aunque algo mermados en la postguerra (21,5% de la flota mundial), y los norteamericanos, excesivamente crecidos como consecuencia de la producción de guerra (2% de la flota mundial también en 1.950), irán dejando paso progresivamente a otros países y en particular a Japón y Liberia que sobrepasarán a Gran Bretaña en tonelaje en 1.970, pero también a otras banderas frente a las cuales perderán importancia relativa.

e) es la etapa de la aparición de las "Bandera de Conveniencia" (BBC), países que otorgan ventajas importantes en el terreno fiscal, laboral y de pocas exigencias de seguridad, que presionarán negativamente al crecimiento de las restantes banderas, es especial, a partir de los sesenta, al de los países en desarrollo.

f) hay una mayor consolidación de las Conferencias de Fletes de Líneas Regulares, asociaciones oligopolísticas del tráfico de líneas cuyo objeto reside en la limitación de la competencia a través de diferentes vías con un coste mayor de transporte y la adopción de otras prácticas discriminatorias sobre el comercio marítimo, además de limitar el acceso a esos segmentos del mercado a cualquier empresa naviera no asociada.

g) un rasgo importante, sobre todo a partir de los sesenta, consiste en la adopción por diferentes paí

ses de políticas globalmente calificables de discriminatorias o proteccionistas; en realidad, sin embargo, su impacto es escaso por su pequeño peso en el comercio y porque las medidas de mas largo alcance empiezan a tomar vida prácticamente a mediados de los sesenta. Brevemente descrito, el problema consiste en que hay una serie de países desarrollados, con Estados Unidos a la cabeza, que vienen aplicando políticas de apoyo a su bandera y de discriminación de las restantes hasta el punto de aplicar un subsidio diferencial por los mayores costes de operación en la bandera nacional respecto a la explotación en otras banderas y al lado del cual se sientan otros países también desarrollados que, a pesar de suscribir acuerdos de no oponer restricciones al comercio libre, adoptan políticas afines (Francia, Italia..). Los países en desarrollo (algunos, al menos) entienden que son víctimas de prácticas no comerciales adoptadas por las Conferencias (estableciendo fletes superiores para algunos destinos, etc) y que tienen derecho a participar más en el transporte de su comercio marítimo pues la existente no guarda relación alguna siquiera con dicha participación en el comercio; en ese deseo chocan con las dos instituciones que han potenciado los países desarrollados de economía de mercado: Banderas de Conveniencia que permiten operar a costes mínimos y las citadas Conferencias que, aunque no operen a costes competitivos, concentran tal grado de poder que impiden otras participaciones; tales deseos y obstáculos fuerzan la salida para conseguir aquellos superando estos a través de medidas institucionales de reserva de carga y de intervención y control del transporte que afecta a cada país.

h) aunque en lugar de menor importancia, - hay que anotar también la mejora de explotación de las navi - ras a través de la incorporación de técnicas modernas de ges - tión y tecnificación (ordenadores) que permiten aprovechar ne - jor la capacidad de transporte.

i) hasta la crisis de los setenta se anta ba como una de las conquistas del transporte marítimo el aumen to de velocidad alcanzado por las nuevas flotas; a partir de - entonces las interpretaciones son más cuidadosas por ir as - ciadas normalmente a mayores consumos energéticos.

Como un rasgo más e inspirando la preseñ - cia de la mayoría de los restantes ya descritos está la tenden cia a la concentración y centralización que, en los término s - definidos por CHRZANOWSKI, se ha venido produciendo en los -- transportes marítimos (2). Este resultado es, a su vez, fui - ción de la característica capital intensiva de la Marina Mercan - te y de la dinámica e incesante expansión que se registra (ex - presión del proceso de acumulación), y su variación no sólo se ha producido en términos cuantitativos singulares sino que -- trasciende a la misma forma y naturaleza del proceso. A la vis ta de la tendencia apreciada en la evolución de los movimie - tos de integración (vertical, horizontal, de países...), de la intensidad de capital, de la reducción progresiva de las foi - mas de competencia y otros factores, puede preverse una conti - nuación en esa concentración y centralización de capital futu - ros (3).

2.- EVOLUCION

La expansión más fuerte del tráfico marítimo se produce en la década de los cincuenta como consecuencia del incremento producido en los intercambios internacionales - que acompañaron al proceso de recuperación y avance de los países desarrollados; tal expansión del tráfico marítimo, concentrada entre mediados de los cincuenta y de los sesenta, provoca un aumento de tonelaje mundial cuyos efectos habrá de experimentar nuestro país a través de la fuerte salida de emigrantes marinos mercantes.

La guerra de Corea, en junio de 1.950, ocasionó una formidable subida de fletes; la flota mundial todavía no se ha rehecho de la guerra y este acontecimiento eleva acusadamente la demanda de servicios. Aún cuando los países -- van cubriendo sus stocks de aprovisionamiento estratégico, no se produce una caída de la demanda ni de los fletes radicalmente sino de manera sosegada por perdurar todavía la psicología bélica. En esta tendencia se llega al mínimo relativo de finales de 1.953, estabilizándose para que en los últimos meses de 1.954 vuelva a aumentar fuertemente la demanda como consecuencia de las malas cosechas europeas y el aumento en las necesidades de materias primas para abordar el proceso de acelerado crecimiento en que estaba la economía europea; tal situación y la optimista convicción de un flujo de necesidades de transporte de carbón hacia Europa procedente de los USA a sumar al ya experimentado, animó un fuerte programa de contrataciones de -

nuevas construcciones.

El conflicto de Oriente Próximo y el cierre del canal de Suez en Octubre de 1.956 a Abril de 1.957, dispararon los fletes al alza de manera desconocida hasta entonces. Si milar a la subida será la caída con motivo de la reapertura del Canal manteniendo el declive hasta 1.958 en que coincide con la recesión del comercio marítimo. La recuperación de 1.959 no llegó a traducirse en aumento de los fletes al haber entrado en -- servicio algunas unidades de las contratadas a mediados de la -- década, situación que se mantendrá a rasgos generales en 1.60. Son esos años 1.958 a 60, los que presentarán cifras importan -- tes de amarres que irán absorbiéndose con los aumentos de deman -- da de los primeros sesenta de manera que, a partir de 1.963, re -- sulta escasamente significativo el número de barcos parados.

La fuerte demanda de mediados de los sesen -- ta y el impacto de la nueva crisis de Oriente Próximo animarán el mercado de fletes que tendrá su mayor subida en 1.967. Los -- años 66 y 67 son los de la puesta en marcha de servicios trans -- oceánicos de contenedores que revolucionarán el transporte marí -- timo.

Nuevamente se producirá un fuerte crecien -- to del comercio en 1.970 al que acompañará una subida de los -- fletes, pero será 1.973 el año más sobresaliente con una serie de sucesos encadenados que lo configurarán como relativamente -- anormal; los datos no pueden ser más plásticos: 14% de creci -- miento del comercio marítimo, fuertísima subida de los fletes, de las contrataciones de nuevas construcciones, de los precios

de éstas y de los buques del mercado de segunda mano. Entre las razones del fuerte tirón de la demanda hay que reseñar el pro -
pio ritmo de crecimiento de los países desarrollados, el aumen-
to en el tráfico de cereales y el de crudos.

La devaluación del dólar practicada a media
dos de agosto de 1.971 había afectado duramente al negocio marí
timo a través de la "desorientación" creada en los intercambios
internacionales y sobre todo por las cuantiosas pérdidas que su
puso para los cobros a realizar en dólares sin cláusulas de re-
visión o con cláusulas poco protectoras (4).

La crisis de los setenta se manifestó en es
te sector de manera similar a los restantes de la actividad eco
nómica. La fuerte contracción de la demanda -justamente a conti
nuación del boom- de transporte mostró de inmediato (1.975) un
grave exceso de capacidad a pesar de las anulaciones de pedidos
que se llevaron a cabo; a ello se unió la reapertura del Canal
de Suez que, aunque no efectará tan sustancialmente como antes
de 1.967, supuso una cierta dosis adicional de exceso de capaci
dad; los fletes caerían y los costes de operación aumentarían;
las contrataciones de nuevos buques lógicamente, a cero.

Por otra parte, la crisis energética está
repercutiendo en una variación de la composición del tráfico ma
rítimo de forma que pierde importancia el transporte de crudos
y la adquiere el de carbón. La crisis ha tenido reflejo además
en un aumento de la competencia entre las navieras que se ha -
traducido en una reacción de reforzamiento del proteccionismo
(y no sólo ni fundamentalmente en los países no desarrollados
a través de los Estados, de autoprotección en las Conferen



y de "huída" en las flotas de los tráficos de graneles hacia las "Banderas de Conveniencia".

3.- LA DEMANDA DEL TRANSPORTE MARITIMO

La evolución del comercio por mar tras la II Guerra Mundial presenta unos ritmos de crecimiento muy elevados (si se tienen en cuenta los resultados obtenidos antes), mayores en el tráfico de petróleo que en el de cargas secas, destacando, en lo referente al primero, los años 1.960, 62, 64, 68 70 y 73 y, en cuanto a las segundas, los mismos años excepto -- 1.962 debiendo advertirse la importante inflexión de 1.971, con un 1% de crecimiento. La crisis de los setenta tiene su efecto en el comercio de petróleo en 1.974 (no así en el de carga seca) que se apreciará en 1.975, y sus tasas de crecimiento son más fuertes que en aquella, véase cuadro I.

El exámen de la evolución de la demanda de transporte es más preciso realizado en términos de toneladas-milla, tal como aparece en el cuadro II para los grandes agregados y en el cuadro III, en tráficos más desglosados.

La composición de los distintos tráficos -- muestra las siguientes características, cuadro IV:

a) mayoría del tráfico petrolero, sobre todo en términos de toneladas-milla.

b) tendencia acelerada a esta composición a partir de los sesenta que incluso se mantiene tras la crisis de los setenta.

c) en términos de tonelaje, puede apuntarse la presencia de un "ciclo" en el comercio marítimo de petróleo cuya etapa depresiva se situaría en los años 1.955 y 1.965 y -- otra inflexión posterior (a la baja) en 1.975 y siguientes. Lo dicho respecto al peso relativo del petróleo puede interpretarse, en sentido contrario, para la carga seca.

El tráfico de mineral de hierro es más im -
portante entre los graneleros, seguido del de grano y carbón, -
véase cuadro V. Del 20% que se agrupa en el concepto de "otra -
carga" ha de tenerse en cuenta que casi dos puntos corresponden
a "bauxita, alúmina y fosfato" con lo que resultaría un 18% --
aproximado de mercancía general (no granel).

Conocer la estructura geográfica del tráfi -
co marítimo es imprescindible por cuanto del carácter importa -
dor o exportador suele derivarse cierta influencia para la par -
ticipación de la bandera. Más concretamente, lo normal es que -
el país importador pueda controlar, si así lo desea, una mayor
parte del transporte; pues bien, como aparece en el cuadro VI,
los países en desarrollo participan en el 60% aproximadamente -
del total de mercancías cargadas (por extensión, exportadas) y
en porcentajes que se sitúan entre el 17 y 18% de las cargas; al
contrario, los países desarrollados participan en un 78% aproxi -
madamente de las descargas (importaciones) y poco más del 30% -
de las cargas totales mundiales; los países socialistas cifran
su participación en más o menos un 7% y un 5% de las cargas y -
descargas totales mundiales. Una de las implicaciones inmedia -
tas de este tipo de comercio marítimo desequilibrado entre paí -
ses desarrollados y en desarrollo, consiste en las ineficien --

cias a que suelen dar lugar en derroches de capacidad de transporte al ir cargados los barcos en una dirección solamente.

4.- LA FLOTA Y SU RENDIMIENTO

La distribución del tonelaje mundial por grupos de países de matrícula que aparece en el cuadro VII, -- muestra: a) el desequilibrio de propiedad de la flota y participación en el tráfico marítimo: los países en desarrollo que, -- como vimos, poseían una fuerte participación en el mismo, casi el 40% del total mundial en 1.977, poseen sólo el 9% de la flota; lo cual devendrá lógicamente en una escasa cobertura de -- sus necesidades, cuadro VIII; b) lo contrario sucede con los -- países desarrollados; que participan en el transporte muy por encima de su cuota en el comercio; c) la evolución de los años recientes ha supuesto cierta mejora para los países en desarrollo, que han visto aumentada su participación en el tonelaje mundial; d) la afirmación del apartado (b) ha de matizarse en el sentido de que los países desarrollados controlan la flota de las "Banderas de Conveniencia", "países de libre matrícula" que, como se ve, han absorbido gran parte de la caída en la -- participación de los países desarrollados de economía de mercado.

La evolución en la composición de la flota mundial, cuadro IX, refleja el creciente peso de los buques petroleros en el conjunto (20% en 1.950, 36% en 1.960, 38% en -- 1.970, 42% en 1.979), el mismo fenómeno en los buques granele-

ros, la especialización creciente (incluyendo la búsqueda de ma yores grados de sustitución entre los distintos tipos de buques) y la tecnificación de la flota (aparición y desarrollo de bu que s más sofisticados). Una tecnificación que, lógicamente, no es similar en los países desarrollados y en desarrollo como -- acredita el "test" de participación en la flota portacontenedores a mediados de 1.979: países desarrollados, el 79%, países de "Banderas de Conveniencia", 11,7%, países socialistas, 2,4% y países en desarrollo, 5,4% (véase Lloyd's, Statiscal Tables, 1.979).

Con el cuadro X se matizan algo más las -- afirmaciones anteriores: no debe globalizarse el crecimiento -- de la flota, porque como se ve, el aumento de tonelaje de pe ro troleros y graneleros no tiene mucho que ver con el de las res ta ntes clases; las etapas de mayor crecimiento tampoco son las mismas para los tres grupos: primero fue el auge de los graneleros, años sesenta, después vino la de los petroleros (aunque los graneleros mantuvieron fuertes tasas) --primera mitad de -- los sesenta-- y cuando ambos grupos descendían a partir de me di ados de los setenta es cuando aumenta el tonelaje de la flota restante. La crisis de esta segunda parte de la década (con esas precisiones) queda patente en esa pequeña variación (rela ti va) del tonelaje que entrará a partir de 1.977 en el caso de graneleros y petroleros y que incluso en los restantes tipos -- reducirá su crecimiento.

El cuadro XI, completa las informaciones -- anteriores mostrando la evolución de las nuevas contrataciones

con lo que todo lo dicho se ve reafirmado, pero lo que hay que añadir esa importante mejoría experimentada en el año 1.979, - síntoma indudable de la consumación de una primera fase de reajuste en la ya larga crisis.

Los cuadros XII, XIII y XIV, completan las informaciones anteriores sobre la oferta de tonelaje. El primero confirmando lo dicho sobre el crecimiento y crisis (amarre) de la flota en los años setenta y últimos cincuenta y setenta, respectivamente; el segundo, sobre el que volveremos al tratar el tráfico de petróleo en España, mostrando el valor de las -- "salidas" de flota, el formidable volumen de desguace de petroleros (3,6% en 1.976) y la reducción del de "otros buques" --- tras 1.974; el tercero informa de las "entradas" en servicio y ayuda a comprender algunos de los movimientos de fletes relacionados con entradas insuficientes o generadoras de exceso de -- oferta (1.970 y 1.976 y siguientes, respectivamente).

A pesar de lo que pueda parecer en una primera impresión, la flota amarrada en los peores momentos de la crisis de los setenta no llegó a superar cotas de otras crisis vividas después de la postguerra; en efecto, en 1.976, uno de los peores años en este sentido, o en 1.978 similar, los amarres alcanzaban el 7,7% de la flota en servicio o el 8,6% respectivamente y existe la experiencia de 1.958, 1.959 y 1.960, en que los amarres alcanzaron el 8,6%, 8,7% y 5,2% respectivamente. Se podrá arguir que la duración de la crisis no es la -- misma y hacer otras consideraciones, pero es conveniente retener la perspectiva de la historia. Es cierto que las cotas de

amarre de esta crisis son superiores a las de aquella en el caso de los petroleros (con un 9,9%, 15,2%, 10,2% y 15,7% para los años 75 a 78 respectivamente, frente a los 11,5%, 12,1% y 10,3% para 1.958 a 1.960 respectivamente), pero también lo es que el nivel de paro de la flota no petrolera es ahora inferior a aquel entonces (2,2%, 1,7% y 3,4% para 1.976 a 78 frente a 7,2%, 7% y 2,4% en los años 1.958 a 1.960) (5).

El indicador de productividad toneladas-milla transportadas por cada Tonelada de Peso Muerto muestra la caída que acompaña a la crisis actual en el tráfico en general y en el de petróleo y cereales en particular, así como en la de graneleros y cargueros mixtos, cuadro XI. En todo caso, véase como mejoran aquellos valores en 1.979, coherente con lo ya dicho sobre el principio de ajuste de la crisis.

5.- PERFIL DE LOS MOVIMIENTOS DE FLETES.

Los fletes vienen a representar valores bien distintos en unas partes del globo respecto a otras, oscilando desde el 5,2% del valor C.I.F. en los países industrializados y el 13,6% en países de Africa. Sin que exista otra variación, los fletes serán mayores cuanto peores sean las condiciones de acceso portuario, menor la frecuencia de tráfico, lejanía, etc. Así como puede afirmarse la tendencia hacia el descenso de su valor relativo en los países desarrollados, no sucede lo mismo -o no tan claramente- en los demás, tal como se ve en el cuadro XVI.

Nuestra pretensión aquí se limita a observar los grandes movimientos de fletes en los años posteriores a la Segunda Guerra en términos de aproximación, reservando para un posterior momento, análisis y comparaciones más precisas. En tal sentido, en el cuadro XXVII aparece la evolución de grupos de fletes de carga sólida y líquida. En cuanto a los de carga seca cabe destacar la elevación de la crisis en 1.956 (y su entorno), la reanimación de 1.965 y 1.967, la de 1.970 y sobre todo la de 1.973. Los fletes petrolíferos tienen movimientos más acusados en fechas próximas a las anteriores (6). Así el año 1.956 (crisis de Suez), 1.967, 1.970 y 1.973.

En distintos lugares se han mencionado las elevaciones de fletes coincidentes con momentos de crisis políticas o militares regionales. Tal sería el caso de Corea (1.950) y el conflicto de Cercano Oriente (1.956, 1.967, 1.973); las variaciones de los restantes años obedecen a razones fundamentalmente "de mercado": exceso o defecto de oferta-demanda. Todo esto en el mercado tramp.

El segmento de líneas regulares muestra variaciones al alza casi siempre; mientras los restantes tráfico veían descender los fletes tras 1.973, los de líneas regulares continuaron ascendiendo o, como mucho, se mantenían estables en cortos períodos de tiempo (7).

6.- "DISFUNCIONES" DEL MERCADO Y "BANDERAS DE CONVENIENCIA" (B.I.C)

No se abordará aquí un análisis detenido de

las implicaciones de la adopción de una política de protección a la propia bandera (⁵). A grandes rasgos, como se dijo, la política de los países en desarrollo consiste en intentar participar en mayor medida en el transporte marítimo de su comercio para lo cual han presentado la batalla institucional en -- dos direcciones: la aprobación del Código de Conducta de las -- Conferencias de Fletes de líneas regulares, que tiene su manifestación más divulgada en la reserva del mercado en las condiciones del 40-40-20% para los países importador, exportador y extranacional; pero también se plantea el acceso al transporte de las cargas a granel en determinados supuestos (de cierta regularidad) que, de momento, se ha encontrado con el rechazo absoluto de mayoría de los países occidentales.

La aplicación de un criterio similar al de líneas regulares (40-40-20%) en el tráfico de petróleo daría -- lugar según una estimación de INTERTANKO (9) a una reestructuración profunda de la propiedad de la flota actual en que -- los cambios más destacables consistirían en que los países en desarrollo pasarían a ostentar la propiedad de una porción importante de la flota que sería restado a los países desarrollados y sobre todo a las BBC, véase cuadro XVIII. Del mismo modo, la aplicación de estos criterios al transporte de granel -- les daría lugar a un importante trasvase de flota granelera a países como Brasil, Chile o Venezuela entre otros, véase cuadro -- XIX.

La denominación "Bandera de Conveniencia" se refiere a aquellos estados que permiten el abanderamiento --

e buques de otros países y les otorgan facilidades en materia fiscal, laboral, e incluso de seguridad.

El siniestro sufrido por el petrolero te -- 230.000 TPM "Amoco Cádiz" en marzo de 1.978 resolvió los abien tes cercanos al transporte marítimo de tan importante tráfico que se debetían en las consideraciones formuladas por la opinión pública (10) y, en síntesis, versaban sobre:

a) el coste provocado a la zona costera -- afectada (Bretaña) y la consecuente desviación de tráfico recordada por el Gobierno francés, que tiene trascendencia económica en el alargamiento de los viajes e incluso posible aumento del riesgo de siniestro (dada la lejanía de las costas con el nuevo trayecto).

b) la importancia de tener una tripulación adecuada, máxime cuando resulta que los llamados fallos humanos son la razón principal de la siniestralidad; del mismo modo, se relativiza la suficiencia de los nuevos adelantos técnicos.

c) ha hecho que en la alternativa coste -- frente a seguridad se escuchen con atención nuevas propuestas tendientes a hacer un buque más seguro aunque con costes sup -- riores; pero sobre todo,

d) el hecho de estar abanderado este buque en Liberia volvió a plantear el problema de la seguridad de los buques de "Banderas de Conveniencia".

La aparición de éstas banderas data de la Segunda Guerra Mundial y su crecimiento fué vertiginoso. Los países a los que se calificaba de este modo en los años circun

ta eran Panamá, Honduras, Liberia y Costa Rica. Para el país receptor, los beneficios, insignificantes por unidad, resultan extraordinarios como consecuencia del número de matriculaciones; para el país que permite la marcha de sus buques -el caso más claro es el de Estados Unidos-, resuelve sus problemas de seguridad consiguiendo garantías para que pongan a su disposición - en caso de guerra (hubo, no obstante, serios problemas en un -- principio con los Sindicatos de aquel país que se oponían a estas banderas por atentar contra el empleo de tripulantes norteamericanos).

Algunos de los problemas de este tipo de -- Banderas son especialmente graves como los de reducciones en -- los niveles mínimos de seguridad y dotaciones en un intento de limitar costes cuando se produzca depresión en los fletes; en -- menor medida, puede considerarse quizás aquellos derivados de -- la operación como "outsiders" (competidores fuera de la Confe -- rencia de líneas regulares) que en algunos casos terminan des -- truyendo unos servicios de línea más beneficiosas; no obstante, la mayor parte de los buques de las "Banderas de Conveniencia" son petroleros o graneleros y su funcionamiento normal, en servicios tramp. Ya en el informe de la OCDE sobre el tema en --- 1.957 (11) señalaba que existían problemas para el abanderamiento de esos países en razón a la escasa defensa diplomática que cabría esperar de los mismos y por suponer el blanco de las iras de los Sindicatos de los países tradicionales contrarios a este juego sucio de tripulaciones. La escasa transformación que se -- ha podido apreciar en esta enorme franja de la flota mundial ha

resultado precisamente del cierto grado de homologación conseguido por acuerdos entre los armadores de esas banderas y los Sindicatos -mas en concreto con la Federación Internacional -- del Transporte (I.T.F.)- sobre salarios y de mas condiciones, vía convenios internacionales e incluso por presión de las propias compañías de seguros que elevaban sus primas a flotas de algunos de estos países caracterizados por su alta frecuencia de siniestros.

La relación de países que son o han sido - "Banderas de Conveniencia" (BBC) es algo variada; inicialmente formado el grupo por los Estados que citábamos, con los años - han ido incorporándose a otros nuevos, como Singapur, Chipre, Bermudas, Hong Kong y Bahamas, desapareciendo progresivamente Honduras y Costa Rica y oscilando la presencia de Líbano, Somalia, etc.. Las banderas tradicionales de "conveniencia" han sido casi siempre, Liberia y Panamá, aunque el crecimiento de la bandera de Singapur recientemente es formidable y peculiar por cuanto, a las aportaciones de flota de Japón y RF Alemana, aña de una flota propia no desdeñable.

En 1.971 la edad media de la flota mundial se encontraba en los 10 años, mientras que en las "Banderas de Conveniencia" (BBC) era de 16 (Panamá) a 21 (Líbano); los buques perdidos de 1.950 a 1.970 representaron en el total de la flota mundial el 1,93% mientras que este porcentaje fue para las BBC del 5,10% (Panamá) al 17,26% (Líbano) (12). El informe anual de 1.974 (13) recoge los resultados de un estudio de la OCDE a primeros de 1.973 donde, frente a un coeficiente de si-

niestralidad 1 para la flota mundial en el período 1.964-73, el de Liberia era del 1,56, el de Panamá 3,15, 4,25 el de Singapur, 7,38 el de Chipre, un 7,80 en Somalia y el 8,56% en Líbano, con lo que el total de estos pabellones ascendía al 2,11% del mismo modo, frente a un 35% de la flota mundial con más de diez años, la parte de la flota de los diferentes países de las BBC en ese intervalo de edad era: 95% en Chipre, 85% en Somalia y Bahamas, 54% en Panamá, 35% en Singapur, 30% en Liberia y 24% en Bermudas (14).

Ya se ha hecho referencia al hecho de que son los USA, el Estado con mayor flota en las "Banderas de Conveniencia", pero su participación histórica es decreciente porque en los inicios, allá por 1.959, controlaba el 42% de la flota bajo esas banderas, sólo superado por Grecia, que es el otro país con mayor presencia en las BBC; en 1.969 la participación de esos dos países había pasado a ser del 25% (USA) y 44% (Grecia) y la OCDE como conjunto había dejado de ser la titular -- prácticamente exclusiva de 1.959 (96%) para serlo "sólo" del -- 75% (15).

El cuadro XX ofrece una visión panorámica de la distribución mundial de la flota por grupos de países en la que destaca la importancia de las BBC. Esta, atenúa en gran medida la "pérdida" de posiciones de los países desarrollados.

En los cuadros XXI y XXII aparecen los países propietarios y administradores de la flota de las "Banderas de Conveniencia"; como se vé, entre Estados Unidos, Hong Kong, Grecia y Japón representan las tres cuartas partes de la propie.

dad de dicha flota. Esta está formada en sus casi tres cuartas partes por buques de bandera Liberiana. En cuanto a la administración, lo más sobresaliente es destacar la no coincidencia - con la propiedad en algunos casos como el Reino Unido, país -- clave en la administración marítima donde se gestiona el 8% y está domiciliado otro 3% de armadores griegos allí asentados, y en menor medida, Mónaco, administrador de siete millones de toneladas (3,4% del total) frente a la que tiene abanderada en - aquellos pabellones, que apenas llega al 0,7%. (16).

Los problemas de las "Banderas de Conveniencia" no se limitan a los que apuntábamos; además del de seguridad en la navegación y los costes en vidas y otros sociales que pueden ocasionarse a cualquiera de los países ribereños, - debe tenerse en cuenta el freno que suponen al crecimiento de las flotas de los países en desarrollo y en general de aquellos Estados que no opten por este tipo de explotación y deseen o - necesiten poseer flota bajo su bandera. Con la reciente crisis se han visto reforzadas (del 26% en 1.975 al 29% de la flota - mundial en 1.979), otra vez, destacando en ese movimiento hacia las BBC Inglaterra y los países nórdicos -especialmente Noruega-, con lo que aquellas lograron contrarrestar finalmente las salidas de flota producidas por algunos países que intentan la recuperación de sus flotas para su pabellón, con Grecia (17).

NOTAS DEL CAPITULO IV

- 1.- Si lo que se busca es una buena panorámica de lo acaecido en la postguerra Mundial en el Mundo marítimo, puede encontrarse en: CONSTRUAVES, "Pasado, Presente y Futuro de la Construcción Naval", Madrid, Diciembre de 1.978; COUPER, A.D., "The geography of sea transport", Hutchinson, U.L., London, 1.972, especialmente pgs. 69 a 90; O'LOUGHLIN, C., o.c., que, en cada apartado -- relativo a funciones de oferta, demanda y precios (fletes), ofrece una interesante visión de la perspectiva histórica.
- 2.- Véase CHEZANOWSKI, I.H., "Concentration and centralisation ...", o.c.
- 3.- Sfr., Ibidem, pg. 139
- 4.- Cfr. BOADO, L., "Discurso del Subsecretario de la Marina Mercante y del Ministro de Comercio en la festividad de la Virgen del Carmen", ICE nº 1.321, julio de 1.972, pg. 1997.
- 5.- RAMON, Jose I. de, "Transporte marítimo y construcción naval", en el colectivo de CASAS, F., "El transporte marítimo de España", Consultores Marítimos, S.L., Madrid, 31-I-1.979 (n.p.) pgs. 52 a 99, pg. 56.
- 6.- Sobre sistemas de medición de los fletes, véase: INTERNATIONAL TANKER NOMINAL FREIGHT SCALE ASSOCIATION LIMITED y ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (WORLDSCALE), INC., "The development of tanker rate schedules", London, 1.973.
- 7.- Véanse, por ejemplo, los índices de BUNDESMINISTER FOR VERKEHR en la memoria anual de ANAVE, "Marina Mercante ..."
- 8.- Véase infra en este mismo capítulo; también en capítulo VIII
- 9.- Véase un resumen de la misma en ANAVE "Evolución de las flotas mundiales: el impacto de la crisis y perspectivas para los ochenta", Gabinete de Estudios, informe nº 5, Madrid, Marzo de 1.980, especialmente pgs. 26 y sts.
- 10.- Cfr. CHAPA, Jesús, "Pabellones de conveniencia" ICE, nº 470, - Octubre de 1.972 (pgs. 95 y sts.), pg. 96).
- 11.- Véase O.C.D.E., "Informe sobre las Banderas de Conveniencia", - Bruselas, 1.957, texto reproducido por "Oficema" de abril, 1.958 pgs. 13 a 17
- 12.- Véase "Sábado Gráfico" nº 989 del 12 a 18 de Mayo de 1.975
- 13.- Véase OCDE, "Les transports maritimes" 1.974", 1.975, pgs. 107 a 109.
- 14.- Cfr. BARSCH, Christophe, "Le scandale des pavillons de complaisance", "Le Monde Diplomatique", nº 290, mayo 1.978, pag. 15
- 15.- Cfr. Idem
- 16.- Sobre el tema más amplio de la estructura de propiedad de la flota en la década de los cincuenta y sesenta, véase O'LOUGHLIN, C., o.c., pgs. 61, 65 y sts.
- 17.- Cfr. OCDE, "Maritime Transport", 1.979", pg. 69
Otros autores: UNCTAD, "The Liner Conference system", New York 1.970; POLYTECHNIC OF CENTRAL LONDON, "Flags of convenience and shipping strategies", Rotterdam, 1.978; MARX, D. "International shipping cartels" Princeton, New Jersey, 1.953; NACIONES UNIDAS, Conferencia sobre Comercio y Desarrollo. "Establecimiento ó expansión de marinas mercantes en los países en desarrollo. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Nueva

York, Naciones Unidas, 1.968; JONES, J., "Convenio Internacional sobre un Código de conducta de las conferencias" "Oficema"; Mayo 1.974, pgs. 23-25; DENIZOT, Philippe, "Le scandale des pavillons de complaisance", París 1.979; -- CHAMBER OF SHIPPING, "Análisis de los accidentes marítimos" Octubre 1.972.

Cuadro I

EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO MUNDIAL 1.950 - 1.978

	PETROLEOS 10 ⁶ T	Variación interanual %	CARGA SECA 10 ⁶ T	Variación interanual %	TOTAL 10 ⁶ T	Variación interanual %
1950	300	-	225	-	525	-
1	360	20	255	13	615	17
2	350	-3	285	12	635	3
3	360	3	295	4	655	3
4	390	8	320	8	710	8
55	450	15	350	9	800	13
6	490	9	390	11	880	10
7	510	4	420	8	930	6
8	480	-6	440	5	920	-1
9	490	2	480	9	970	5
1.960	540	10	540	13	1.080	11
61	580	7	570	6	1.150	6
62	650	12	600	5	1.250	9
63	710	9	640	7	1.350	8
64	790	11	720	13	1.510	12
65	860	9	780	8	1.640	9
66	940	9	830	6	1.760	7
67	1.010	7	860	4	1.870	6
68	1.130	12	930	8	2.060	10
69	1.260	11	990	6	2.250	9
1.970	1.420	13	1.110	12	2.530	12
71	1.520	7	1.120	1	2.640	4
72	1.650	9	1.190	6	2.840	7
73	1.860	13	1.350	13	3.210	13
74	1.810	-3	1.440	7	3.250	1
75	1.650	-10	1.380	-5	3.030	-7
76	1.810	10	1.490	8	3.300	9
77	1.830	-2	1.550	2	3.370	-1
1.978	1.870	3	1.520	2	3.390	3

Cuadro II

VARIACION INTERANUAL DEL TRAFICO MARITIMO (en %) 1.965 - 1.979

AÑOS	TONELADAS			TONELADAS-MILLA		
	PETROLEO	CARGA SECA	TOTAL	PETROLEO	CARGA SECA	TOTAL
1.962-63	6	14	12	7	7	8
1.963-64	12	12	12	13	15	14
1.964-65	12	6	8	13	7	9
1.965-66	+ 6	+ 8	+ 7	+ 7	+ 7	+ 7
1.966-67	+ 8	+ 3	+ 5	+ 24	+ 7	+ 16
1.967-68	+ 13	+ 7	+ 10	+ 20	+ 10	+ 16
1.968-69	+ 11	+ 9	+ 10	+ 13	+ 10	+ 12
1.969-70	+ 15	+ 7	+ 11	+ 15	+ 11	+ 14
1.970-71	+ 6	+ 2	+ 4	+ 15	+ 3	+ 10
1.971-72	+ 10	+ 5	+ 7	+ 16	+ 4	+ 11
1.972-73	+ 13	+ 12	+ 13	+ 18	+ 16	+ 17
1.973-74	- 1	+ 10	+ 4	+ 4	+ 11	+ 6
1.974-75	- 8	- 4	- 6	- 8	- 3	- 6
1.975-76	+ 12	+ 6	+ 9	+ 15	+ 4	+ 11
1.976-77	+ 4	+ 1	+ 3	+ 2	+ 2	+ 2
1.977-78	- 2	+ 5	+ 2	- 7	+ 5	- 3
1.978-79	+ 4	+ 6	+ 5	+ 2	+ 5	+ 4

Fuente: Fearnley and Egor's Chartering Co.Ltd "Review 1979" 6, e. p.

Cuadro III

DEMANDA MUNDIAL DE TRANSPORTE MARITIMO: EVOLUCION INTERANUAL
(en %) DE LOS PRINCIPALES TRAFICOS (EXPRESADOS EN TONELADAS-MILLA)

	CRUDOS	PRODUCTOS	MINERALES DE HIERRO	CARBON	GRANOS	OTROS	TOTAL
1965-66	-	-	- 9	3	7	-	-
1966-67	-	-	13	10	-7	-	-
1967-68	23	3	19	15	-12	13	16
69	17	1	19	24	-10	8	12
70	15	17	19	25	29	10	14
71	17	1	8	-10	3	2	10
72	18	3	-2	2	13	6	12
73	19	9	21	5	39	11	18
74	5	-5	13	19	-9	15	6
75	-8	-12	-7	11	6	-4	-6
76	15	12	0	-5	6	0	11
77	2	5	-5	3	3		2
78			-0	-8	17		

Fuente: Elaboración propia sobre datos de FARNLEY and PERS C.C.L.

Nota: cero, equivale a valores inferiores a 0,5

Cuadro IV

IMPORTANCIA DEL TRAFICO DE PETROLEO EN EL TRAFICO MARITIMO
TOTAL (1.950 - 78) EN %

	(1)	(2)	(3)
1.950	57		
1.955	56		
1.960	50		
1.965	52	44	53
1.970	56	50	51
1.975	54	49	63
1.978	55	50	64

Nota: (1) De acuerdo con los datos de UNCTAD expresados en toneladas

(2) En base a datos de FERRINLEY X EGER'S, en toneladas

(3) Idem (2) en toneladas-milla

Cuadro V
 DE
 COMPOSICION LA DEMANDA POR GRANDES GRUPOS DE TRAFICO (\$ DE TONELADAS-MILLA TOTALES)

	CRUDOS DEL PETROLEO	PRODUCTOS DEL PETROLEO	MINERAL DE HIERRO	CARBON	GRANO	OTRA CARGA
1.965	42,4	10,9	9,0	3,7	7,7	26,3
1.970	52,5	8,4	10,3	4,5	4,5	19,9
1.975	57,8	5,5	9,6	4,0	4,8	18,3
1.978	56,9	5,8	8,1	3,3	5,6	20,3

Fuente: E.P. sobre datos de FEARNEY and EBERS, citados anteriormente

Cuadro N°1

TRAÍDO MANTENIDO MUNDIAL A/ 1965, 1970, 1977 y 1978 B/ POR TIPOS DE CARGA Y PARTICIPACIÓN
DE LOS PAÍSES DE ASES

(En millones de toneladas y porcentajes del total mundial)

GRUPO DE PAÍSES	AÑO	MERCANTIL CARGA					MERCANTIL DESCARGA				
		PRODUCTOS DEL PETROLIO	PRODUCTOS DEL PETROLIO	CARGA SECA	TODAS LAS CARGAS	PRODUCTOS DEL PETROLIO	PRODUCTOS DEL PETROLIO	CARGA SECA	TODAS LAS CARGAS	PRODUCTOS DEL PETROLIO	TODAS LAS CARGAS
Total mundial	1965	622	240	812	1 647	522	222	832	1 575	1 127	2 530
	1970	1 110	330	1 165	2 605	1 101	302	1 518	3 352	1 518	3 352
	1976	1 555	289	1 522	3 366	1 522	312	1 536	3 442	1 536	3 442
	1977	1 599	293	1 576	3 468	1 585	321	1 569	3 440	1 569	3 440
	1978	1 890	312	1 650	3 470	1 831	312	1 650	3 470	1 831	3 470
(Porcentaje de cada categoría de mercancías en el total)											
Total mundial	1965	37,2	14,3	48,5	100,0	37,1	13,2	47,7	100,0	37,1	100,0
	1970	42,8	12,7	44,1	100,0	43,5	11,9	44,3	100,0	43,5	100,0
	1976	46,2	8,4	45,2	100,0	46,1	9,3	44,2	100,0	46,1	100,0
	1977	46,1	8,5	45,4	100,0	46,1	9,3	44,2	100,0	46,1	100,0
	1978	53,3	14,3	46,7	100,0	53,2	13,2	44,8	100,0	53,2	100,0
(Porcentaje del comercio por grupos de países)											
Países desarrollados de econ. de mercado	1965	0,1	23,3	55,9	31,3	78,9	79,0	76,5	78,1	79,0	79,9
	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5
	1976	5,4	29,8	62,3	33,2	80,4	78,5	73,6	77,2	78,5	78,5
	1977	5,3	30,2	62,5	33,4	80,7	79,1	71,7	76,5	79,1	79,1
Países Socialistas de Europa Oriental y de Asia	1965	4,6	8,9	8,2	6,9	0,4	1,0	5,9	3,1	1,0	3,1
	1970	3,4	8,0	8,1	6,1	1,7	1,1	5,8	3,5	1,1	3,5
	1976	4,5	13,8	7,5	6,7	2,8	2,6	8,4	5,3	2,6	5,3
	1977	5,0	16,5	7,4	7,1	3,1	2,5	8,1	5,3	3,1	5,3

Fuente: UNITED TD/ s. 4/198

a/ Incluye Grandes Lagos, San Lorenzo, Antillas y Trinidad Tobago

b/ Estimaciones preliminares efectuadas a partir de datos que se publicarán en el Monthly Bulletin of Statistics de las Naciones Unidas

Cuadro VII

REPRESENTACION DEL TONELAJE MUNDIAL A/ (TMS Y TMS) POR GRUPOS DE PAISES DE MATRIZ. 1955, 1970, 1975 Y 1979
(Cifras de millones de años)

PAISES DE MATRIZ POR GRUPOS DE PAISES	TONELAJE Y PARTICIPACIONES (EN TMS Y TMS)					AUMENTO DEL TONELAJE (TMS)		
	EN TMS (MILLONES)					Participación en el aumento (Porcentaje)		
	1955	1970	1975	1978	1979	1955-1979	1978-1979	INDICE 1979 (1955 = 100)
1. TOTAL MUNDIAL	146,8 (100,0)	217,9 (100,0)	400,7 (100,0)	407,6 (100,0)	396,1 (100,0)	250,3 (100,0)	51,7 (100,0)	278
2. PAISES DESARROLLADOS DE ECONOMIA DE MERCADO	102,7 (70,0)	141,3 (65,0)	215,3 (53,7)	212,1 (52,0)	211,9 (53,0)	109,2 (43,6)	46,4 (10,6)	207
3. PAISES DE LINEA MATRIZ	22,1 (15,1)	40,9 (18,8)	111,0 (27,7)	114,1 (28,0)	70,3 (17,5)	148,2 (59,2)	212,3 (41,1)	516
4. TOTAL DE LOS GRUPOS 2 Y 3	124,8 (84,7)	182,2 (83,6)	326,3 (81,4)	326,2 (80,0)	282,2 (69,3)	179,5 (71,4)	56,3 (10,9)	262
5. PAISES SOCIALISTAS DE EUROPA ORIENTAL Y DE ASIA	10,9 (7,4)	19,5 (8,9)	35,5 (8,9)	34,0 (8,3)	21,7 (5,5)	10,8 (4,3)	46,9 (9,0)	349
6. PAISES EN DESARROLLO	10,4 (7,0)	14,5 (6,7)	37,3 (9,3)	41,4 (10,2)	20,5 (5,2)	10,1 (4,1)	61,4 (11,9)	398
7. OTROS PAISES	2,7 (1,8)	1,2 (0,5)	2,0 (0,5)	2,0 (0,5)	1,7 (0,4)	0,5 (0,2)	5,9 (1,2)	286

Fuente: Cifras tomadas del Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables (Londres) y datos complementarios sobre los buques de 100 o más TMS. UNCTAD, TD/B/C.4.1198

a/ Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas de los Estados Unidos y del Canadá en los Grandes Lagos, que en 1979 ascendían a 1,8, 1,8 y 1,9 millones de TMS respectivamente.

CUADRO VIII

COMPARACION ENTRE EL MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCIAS Y LA PROPIEDAD DE LAS
FLotas POR GRUPOS DE PAISES, 1970, 1975, 1976 y 1977

GRUPO DE PAISES	AÑO	MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN EL PUERTO DE TONELAJE DE CARGABARRAS		TOTAL DE MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN LOS PUERTOS DE TONELAJE DE CARGABARRAS	TONELAJE DE PUERTO ACUERDO DE TONELAJE DE CARGABARRAS	PORCENTAJE DEL TOTAL DE TONELAJE DE CARGABARRAS Y DESCARGADAS	PORCENTAJE DE LA PROPIEDAD TOTAL DE TONELAJE DE CARGABARRAS Y DESCARGADAS
Paises desarrollados de economía de mercado y paises de libre mercantil	1970	800,7	2 010,4	2 811,1	282,2	54,8	86,5
	1975	1 008,8	2 342,3	3 351,1	477,5	54,7	87,4
	1976	1 120,0	2 587,4	3 707,4	521,2	55,2	86,7
	1977	1 159,6	2 634,9	3 794,5	548,8	54,9	85,6
Paises socialistas de Europa Oriental y de Asia.	1970	159,6	87,6	247,2	21,7	4,8	6,7
	1975	188,4	123,6	312,0	33,0	5,1	6,0
	1976	223,9	177,6	401,5	37,0	5,9	6,2
	1977	245,2	190,7	435,9	39,8	6,2	6,2
Paises en desarrollo	1970	1 843,3	431,6	2 274,9	20,5	40,4	6,3
	1975	1 875,0	588,9	2 463,9	33,3	40,2	6,1
	1976	2 021,9	587,0	2 608,9	40,8	39,4	6,8
	1977	2 053,4	626,9	2 680,3	50,4	38,9	7,9
Total mundial	1970	2 604,8	2 589,6	5 194,4	326,1	100	100
	1975	3 072,2	3 054,8	6 127,0	546,3	100	100
	1976	3 365,8	3 351,9	6 717,7	601,2	100	100
	1977	3 469,2	3 442,5	6 911,7	641,3	100	100

FUENTE: UNCTAD TD/B/C4.198

* El total mundial comprende el tonelaje no asignado a ningún grupo de paises.

Cuadro IX

ANÁLISIS DE LA FLOTA MUNDIAL, POR PRINCIPALES TIPOS DE BUQUES,
EN 1970, 1975 y 1977-1979 (en miles de TRB)

(Los porcentajes anuales del tonelaje figuran entre paréntesis)

TIPOS PRINCIPALES	1.970	1.975	1.978
Petroleros	86 140 (37,9)	150 057 (43,9)	174 213 (42,2)
Cargueros de gas licuado	1 350 (0,6)	2 999 (0,9)	6 670 (1,6)
Cargueros de productos químicos	451 (0,2)	967 (0,3)	2 079 (0,5)
Buques cisternas diversos	-	114 (-)	247 (-)
Graneleros/Petroleros (incluidos mineros/petroleros)	8 317 (3,7)	23 716 (6,9)	26 496 (6,4)
Mineros y graneleros	38 324 (16,9)	61 822 (18,1)	81 827 (19,8)
Buques de carga general (incluidos los buques de pasajeros y carga)	72 396 (31,8)	70 399 (20,6)	81 677 (19,8)
Buques portacontenedores (totalmente celulares)	1 908 (0,8)	6 244 (1,8)	9 996 (2,4)
Buques portageberras	-	796 (0,2)	686 (0,2)
Buques portavehículos	-	542 (0,1)	1 588 (0,4)
Buques de transporte de pescado y productos agrícolas	7 804 (3,4)	11 339 (3,3)	12 444 (3,0)
Buques pesqueros (incluido los buques-fábrica de atún)			
Transbordadores y buques de pasajeros	2 991 (1,3)	7 420 (2,2)	7 250 (1,8)
Todos los demás buques	7 793 (3,4)	5 737 (1,7)	7 642 (1,9)
TOTAL (100,0)	227 490	342 162	413 021

FUENTE: Lloyd's Register of Shipping: Statistical Tables (Londres),
1970, 1975 y 1979 (cifras de mediados de año)

Cuadro X

CRECIMIENTO ANUAL DE LA FLOTA EN TRB
(Expresado en %)

PERIODO	FLOTA MUNDIAL	PETROLEROS	GRANELEROS(=)	OTROS
1964-1979	6,8%	8,6%	13,3%	2,8%
1964-1969	6,7%	8,9%	17,6%	1,5%
1969-1974	8,0%	10,9%	13,7%	2,0%
1974-1979	5,8%	6,1%	6,5%	5,0%
1974-1975	9,9%	15,9%	7,7%	4,1%
1975-1976	8,7%	12,1%	7,2%	5,2%
1976-1977	5,8%	3,5%	10,0%	5,8%
1977-1978	3,1%	0,5%	5,6%	4,9%
1978-1979	1,7%	-0,5%	1,7%	4,9%

Nota(=) Incluido "combinados"

Fuente: Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables.

EVOLUCION DE LAS CIFRAS DE CONTRATACION MUNDIAL DE
NUEVAS CONSTRUCCIONES

MILES DE T. P. M.

AÑO	TANQUES	COMBINADOS	BULK CARRIERS	OTROS	TOTAL
1970	41,200	16,200	14,400	8,400	80,200
1971	37,100	3,700	10,900	6,000	57,700
1972	50,500	1,900	4,000	3,500	59,900
1973	105,200	3,400	15,500	5,500	129,600
1974	27,100	2,400	7,100	9,100	45,700
1975	2,700	1,800	13,700	7,800	26,000
1976	2,100	1,600	9,300	8,800	21,800
1977	2,800	400	6,300	6,700	16,200
1978	3,000	400	1,400	5,100	9,900
1979	13,800	1,400	9,900	4,400	29,500

FUENTE: FEARNLEY AND EGGERS

CUADRO XII

Evolución de la flota (petroleros y otros) mundial en servicio y amarrados 1.900 - 1.978. (Las cifras entre parentesis son % del total en ese año). En millones de TMB, a mediados de año.

Año	Petroleros		Otros		Total	
	En servicio	Amarrados	En servicio	Amarrados	En servicio	Amarrados
1.900					20,9	
1.910					41,9	
1.913					43,1	
1.920					57,2	
1.921					58,8	
1.930					69,6	
1.936					64	
1.937					65,3	
1.938					66,9	
1.939		11,6 (16,7)		57,8	69,4	
1.948					80,3	
1.949					82,6	
1.950		17,1 (20,2)		67,5	84,6	
1.951		18,4		68,8	87,2	
1.952		20,0		70,2	90,2	
1.953		22,0		71,3	93,3	
1.954		24,6		72,8	97,4	
1.955		26,5		74,1	100,6	
1.956		28,2		77,0	105,2	
1.957	29,7	0,0	64,1	0,1	93,8	0,1
1.958	29,5	3,4	62,9	4,5	92,4	7,9
1.959	33,1	4,0	65,3	4,6	98,4	8,6
1.960	36,8 (34,5)	3,8	70,0	1,7	106,8	5,5
1.961	40,5	2,5	75,8	0,7	116,3	3,2
1.962	43,0	1,5	78,6	0,8	121,6	2,3
1.963	45,5	0,8	82,2	1,7	127,7	2,5
1.964	48,7	1,0	87,7	0,5	136,4	1,5
1.965	53,9	0,4	91,8	0,4	145,7	0,8
1.966	59,5	0,3	102,4	0,2	161,9	0,5
1.967	63,6	0,3	110,1	0,5	173,7	0,8
1.968	68,9	0,1	118,0	0,3	186,9	0,4
1.969	76,9	0,2	127,8	0,2	204,7	0,4
1.970	85,8 (38,8)	0,1	135,2	0,2	221,0	0,3
1.971	95,8	0,1	145,4	0,7	241,2	0,8
1.972	102,5	0,3	156,8	1,3	259,3	1,6
1.973	114,9	0,3	171,5	0,7	286,4	1,0
1.974	129,2	0,1	179,5	0,5	308,7	0,6
1.975	147,4	14,6	176,5	1,7	326,9	16,3
1.976	145,8	22,2	198,0	4,3	343,8	26,5
1.977	157,8	16,1	214,5	3,6	372,3	19,7
1.978	156,1 (41,7)	24,5	217,9	7,5	374,0	32,0

Fuente: RAYON, JOSE I. de "Transporte marítimo y construcción naval", 1.979 pg. 55-56.

CUADRO XIII

TONELAJE PERDIDO Y DESGUAZADO 1964 - 1977 EN 10³ TME,
 A FINES DE AÑO. (LAS CIFRAS ENTRE PARENTESIS SON %
 SOBRE FLOTA EN SERVICIO DE ESE AÑO)

AÑO	PETROLEROS		OTROS		TOTAL	
	PERDIDO	DESGUAZADO	PERDIDO	DESGUAZADO	PERDIDO	DESGUAZADO
1.964					475	
1.965					680	
1.966					830	2.578,4
1.967					740	4.214,9
1.968					680	3.487,7
1.969	330,4	808,1	494,6	3.737	825	4.545,1
1.970	202	522,1	506,8	3.788,5	708,8	4.310,6
1.971	328,3	268,7	702,3	3.997,3	1.030,6	4.266
1.972	373,6	1.194,9 (1,2)	686,4	4.152,6 (2,7)	1.060	5.347,5
1.973	323,2	1.221,7	596,7	4.061,8	919,9	5.283,5
1.974	230	1.228	639	3.022	869	4.250
1.975	401	3.860	594	1.217	995	5.077
1.976	559	5.306	597	1.309	1.156	6.615
1.977	417	4.323 (3,6)	710	1.617 (0,8)	1.127	5.940

FUENTE: RAMON, José I de, Ibidem Pg. 57

Cuadro XIV

TONELAJE BOTADO Y ENTREGADO 1957 - 1977 (EN 10⁶ TRB) Y VARIACION
INTERANUAL (en %)

AÑOS	BOTADO	VARIACION ANUAL	ENTREGADO	VARIACION ANUAL
1.957	8,501	-	8,117	-
1.958	9,270	9	9,059	12
1.959	8,746	-6	8,697	-4
1.960	8,356	-4	8,382	-4
1.961	7,940	-5	8,057	-4
1.962	8,375	5	8,182	2
1.963	8,539	2	9,028	10
1.964	10,264	20	9,724	8
1.965	12,264	19	11,763	21
1.966	14,307	17	14,105	20
1.967	15,680	10	15,157	7
1.968	16,908	8	16,845	11
1.969	19,315	14	18,739	11
1.970	21,690	12	20,980	12
1.971	24,860	15	24,388	16
1.972	26,714	7	26,749	10
1.973	31,520	18	30,409	14
1.974	34,624	10	33,541	10
1.975	35,898	4	34,202	2
1.976	31,047	-14	33,922	-1
1.977	24,167	-22	27,532	-19

FUENTE: Ramon Jose I de, Ibidem pag. 58, y elaboración propia.

PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA (en 103 T-milla/TPE), 1.970 y 1.973-79

AÑOS	TOTAL	PETRÓLEO	CARGUROS	
			MÉTOS	
1.970	32,67	43,82	52,5	
1.973	34,64	45,00	51,1	
1.974	33,65	41,40	45,9	
1.975	28,12	32,69	37,0	
1.976	28,36	33,71	36,6	
1.977	27,25	32,16	35,5	
1.978	25,68	30,26	31,4	
1.979	26,17	31,23	32,9	

141

Fuente.- Lloyd's Register "Statistical Tables"

ONU, "Boletín Estadístico Mensual"

PEARSON & SONS C. S. L.

UNCTAD, TD/B/C.4/198

. E.P.

Cuadro XVI

ESTIMACION DE LOS COSTES TOTALES DE LOS FLETES
EN EL COMERCIO MUNDIAL, 1970, 1975, 1977 y 1978

ARO	ZONA a/	Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones (En millones de dólares de los EE.UU.)	valor de las impor- taciones b/ (en millo- nes de dó- lares de los EE.UU.)	Costos de los fletes en porcenta- je del va- lor de las importaciones
1970	1. Países Industriales	15.118	212.216	7,12
	2. Otros países de Eu- ropa	1 553	18 776	8,27
	3. Australia, Nueva Ze- landia, Sudáfrica	860	10 162	8,46
	4. Países exportadores de petróleo	901	9 807	9,19
	5. Otros países del he- misferio occidental	1 613	15 400	10,47
	6. Otros países del o- riente Medio	354	4 698	7,54
	7. Otros países de Asia	1 660	18 587	8,93
	8. Otros países de Afri- ca	902	6 849	13,17
	9. Total	22 961	296 495	7,74
1978	1. Países industriales	43 643	836 873	5,22
	2. Otros países de Eu- ropa	5 676	71 456	7,94
	3. Australia, Nueva Ze- landia, Sudáfrica	2 291	26 990	8,49
	4. Países exportadores de petróleo	9 137	103 343	8,84
	5. Otros países de he- misferio occidental	5 645	62 859	8,98
	6. Otros países del Oriente Medio	1 928	24 386	7,91
	7. Otros países de Asia	6 704	87 313	7,68
	8. Otros países de Africa	3 631	26 653	13,62
	9. Total	78 655	1 234 873	6,34

[Cuadro XVI - cont.]

FUENTE: Información extraída de datos suministrados por el
FMI

- a/ La clasificación en zonas es la que figura en FMI,
Direction of Trade, y es distinta de la clasificación
adoptada en otras partes del presente estudio
- b/ Valor de las importaciones según los datos publicados en
FMI, Direction of Trade, Yearbook, diversos años, parte
B de los cuadros resumidos.

CUADRO XVII

FLETES DE CARGA SECA Y PETROLEROS
(VALORES MEDIOS)

AÑOS	CARGA SECA	CARGA SECA	CARGA SECA	CARGA LIQUIDA	LÍNEA REGULAR	VARIACION INTERNACIONAL EN %				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1952	100									
1953	-									
1954	86			81					47	
1955	128			119		49			88	
1956	157			224		23			-43	
1956	113			150		-18			-64	
1978	67			54		-61			2	
1979	72			55		7			-5	
1960	74	100	82	52		3			-8	
1961	79	107	84	48		7	7	2	15	
1962	68	89	78	55		-14	-17	-7	33	
1963	81	109	85	73		19	22	9	-8	
1964	83	112	86	67		2	3	1	-1	
1965	94	127	101	66		13	13	17	-6	
1966	84	114	88	62		-11	-10	-13	84	
1967		121	94	114		6	7		-9	
1968		124	92	104		2	-2		-16	
1969		118	85	87		5	-8		125	
1970			119	196			40		-45	
1971			81	107			-32		-21	
1972			74	84	132		-9		158	6
1973			162	217	140		119		-36	33
1974			18	139	186		-89		-47	10
1975			142	74	204		689		0	5
1976			134	74	215		-6		-3	7
1977			133	72	229		-1		35	5
1978			140	97	241		5		71	11
1979			139	166	267		-1			

FUENTE: HONGKONG SHIPPING NEWS, CHAMBER OF SHIPPING, Y ELABORACION PROPIA
BUDE MINISTERIUM FÜR VERKEHR

NOTAS: (1) CHAMBER OF SHIPPING, Base 1952;
(2) " " " " " 1960

(3) Base junio 1965 = 100; viajes sueltos

(4) KOT SCALE " I.TASCALE desde 15-V-1962. WORLDSCALE, desde el año 1970

CUADRO XVIII

IMPLICACIONES DE LA ADOPCION DE UNA RESERVA DE CARGA EN
TERMINOS 40 - 40 - 20% EN EL TRAFICO PETROLERO

ZONAS	% FLOTA MUNDIAL (40/ 40/ 20)	% FLOTA MUNDIAL (ACTUAL)
Europa	19,6	37,5
Norteamérica	10,7	3,8
Japón	5,2	9,8
Subamérica	3,1	1,3
Oriente Medio	32,6	2,1
África	2,0	0,5
Sudeste de Asia	1,8	2,7
Banderas de Conveniencia	---	32,9
Otros Países	5,0	9,4
TOTAL	100,0	100,0

FUENTES: INTERTANKO, 1978/79

CUADRO XIX

FLOTA NECESARIA PARA EL TRANSPORTE DEL 50% DEL COMERCIO
DE GRANELES SOLIDOS

PAIS	FLOTA NECESARIA (miles de Tm)	% SOBRE EL TOTAL	FLOTA EXISTENTE (1.977)
Brasil	6.574	36,97	1.514
India	2.180	12,26	4.051
Chile	1.028	5,78	115
Venezuela	944	5,30	14
Perú	548	3,08	262
Marruecos	511	2,87	50
Corea	473	2,66	648
Argentina	422	2,37	401
Mauritania	397	2,23	-
Angola	333	1,87	-
Egipto	308	1,73	-
Jamaica	259	1,45	-
Sierra Leone	199	1,11	-
Bangladesh	192	1,07	93
Pakistán	155	0,87	33
México	150	0,84	51
Otros Países (40 países)	3.105	17,46	1.190
T O T A L	17.778	100,00	8.422

FUENTE: UNCTAD

DISTRIBUCION DE LA FLOTA MUNDIAL POR BANDERA DE GRUPOS DE PAISES EN %

A Ñ O S	1.955	1.965	1.970	1.979
A) DESARROLLADOS DE ECONOMIA DE MERCADO	80	70	65	52
B) "BANDERAS DE CONVENIENCIA"	10	15	19	28
A + B	90	85	84	80
PAISES EN DESARROLLO	6	7	7	9
PAISES SOCIALISTAS	3	7	9	10
TOTAL	100	100		

Fuente.- UNCTAD y e.p.

CUADRO XXII
Propiedad efectiva de las flotas de libre matrícula, 1979
(Número de buques y años de toneladas)

País de registro País del p.p. País de la flota efectiva	Libertad			Panamá			Singapur			Chile			Baréinas			TOTAL		
	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM
Estados Unidos de América	584	58 119	274	6 534	7	114	2	14	21	35	1	123	7	54	876	65 053	30,4	
Hong Kong	573	33 160	438	7 996	25	247	2	4	2	27	31	985	-	-	1 071	42 420	19,9	
Grecia	324	26 001	148	1 423	11	404	445	2 447	2	81	-	-	-	-	930	30 361	14,2	
Japón	213	10 375	540	7 215	70	4 760	-	-	-	-	-	-	-	-	823	22 350	10,5	
Alemania, Rep.Fed.de	59	3 201	93	1 05	162	2 168	75	387	4	46	-	-	-	-	393	6 887	3,2	
Países no especificados	81	2 682	175	1 970	4	29	-	-	-	-	-	-	-	-	260	4 681	2,2	
Singapur	4	101	51	274	312	3 072	-	-	-	-	-	-	-	-	367	3 537	1,7	
Italia	33	2 763	70	519	1	11	8	95	2	6	-	-	-	-	114	3 454	1,6	
Suiza	83	2 659	47	568	7	145	2	10	-	-	-	-	-	-	139	3 380	1,6	
Noruega	78	2 778	13	72	24	316	6	14	3	58	-	-	-	-	122	3 238	1,5	
Israel	36	2 269	14	370	18	432	-	-	-	-	-	-	-	-	88	3 071	1,4	
Canadá	18	589	2	7	1	5	-	-	46	2 213	1	56	3	25	71	2 885	1,4	
Reino Unido	33	2 470	32	377	40	62	18	97	4	285	18	576	-	-	145	3 887	1,8	
Países Bajos	32	1 745	81	637	10	49	5	22	-	-	-	-	-	-	123	2 453	1,2	
México	29	1 309	12	256	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	1 035	0,7	
Arabia Saudita	10	1 282	7	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	1 322	0,6	
Francia	16	1 151	19	113	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	36	1 267	0,5	
Dinamarca	27	986	2	17	18	128	1	1	-	-	-	-	1	7	49	1 137	0,3	
Países y entidades que son propietarios efectivos de menos de 0,5% cada uno.	109	2 680	406	3 775	51	691	33	114	12	204	6	148	5	16	622	7 628	3,4	
No identificados	29	1 120	300	1 357	35	265	106	202	2	11	4	170	11	7	487	3 152	1,5	
TOTAL	2 349	157 530	2 774	34 679	797	2 919	708	3 396	98	3 028	61	2 059	27	109	8 764	213 718	100	
Porcentaje de participación en el total de las flotas de libre matrícula	34,7	73,7	40,3	18,2	11,8	6,0	10,5	1,6	1,4	1,4	0,9	1,0	0,4	0,1	100,0	100,0		

Fuente: Cifras basadas en datos proporcionados a la Secretaría de la OMC/AD por A. y P. Appleford (Londres), Ltd y a p.

a) El propietario efectivo es la persona, empresa u organización que obtiene los beneficios pecuniarios de las operaciones de transporte marítimo.

CUADRO XXII
Agilización de la vida de las Islas de las Antillas, 1977

País o territorio	Libertad	Paraguay	Singapur	Chile	Bermudas	Hong Kong	Reunión	TOTAL											
1977	1977	1977	1977	1977	1977	1977	1977	1977											
Estados Unidos de América	520	51	277	276	6	200	4	27	5	24	7	55	800	57	800	27,1			
Hong Kong	597	33	148	572	9	655	19	203	2	4	7	37	50	1	1	1			
Japón	225	9	634	171	6	637	89	4	759	-	-	-	-	-	-	1,1			
Corea	191	14	243	122	1	141	4	20	423	2	147	1	28	-	771	17	640	4,3	
Reino Unido	167	12	753	62	595	76	940	23	112	48	2	405	4	288	-	278	17	654	8,0
Nicaragua	75	7	040	6	213	-	-	1	5	-	-	-	-	-	82	7	287	3,4	
Albania, Rep. Soc. de los Balcanes y Europa del Este en las Islas Antillas	57	6	1	000	180	2	153	75	382	4	48	-	-	-	387	6	518	3,1	
Singapur	92	16	163	4	70	23	288	-	-	-	-	-	-	-	126	6	180	2,9	
Italia	28	56	208	346	3	273	-	-	-	-	-	-	-	-	430	6	227	7,0	
Países no especificados	57	75	634	10	203	1	9	-	-	-	-	-	-	-	143	4	776	1,6	
Canadá	57	180	1	624	4	78	-	-	-	-	-	-	-	-	220	3	700	1,7	
Francia	27	8	88	14	216	8	18	3	58	-	-	-	-	-	90	2	847	1,3	
Reino Unido	22	47	274	-	-	8	85	2	8	-	-	-	-	-	79	2	245	1,3	
Países de la OEA	26	2	7	5	371	-	18	278	-	-	-	-	-	-	25	52	1	974	0,9
Francia	23	79	659	12	51	5	22	-	-	-	-	-	-	-	119	1	463	0,7	
Países de la OEA con 24 en las Islas Antillas	19	20	149	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	1	381	0,6	
Reunión de la OEA	28	8	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	1	348	0,6	
Reunión de la OEA	10	86	595	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98	1	785	0,6	
Reunión de la OEA	27	2	17	18	128	1	1	-	-	-	-	-	-	-	7	49	1	137	0,5
Países y territorios que no están en la OEA	60	243	2	225	18	134	32	113	10	118	3	127	5	15	378	4	202	2,3	
Países y territorios que no están en la OEA	29	320	1	327	35	785	105	222	2	11	4	170	11	7	487	3	152	1,5	
TOTAL	2 346	153 530	2 794	24 678	797	12 618	708	3 348	98	3 029	61	2 058	27	109	8 194	213	718	100	

Las cifras de la columna de la izquierda representan el número de personas que han sido beneficiadas por el programa de agilización de la vida de las Islas Antillas. Las cifras de la columna de la derecha representan el número de personas que han sido beneficiadas por el programa de agilización de la vida de las Islas Antillas. Las cifras de la columna de la izquierda representan el número de personas que han sido beneficiadas por el programa de agilización de la vida de las Islas Antillas. Las cifras de la columna de la derecha representan el número de personas que han sido beneficiadas por el programa de agilización de la vida de las Islas Antillas.

CAPITULO V.- DEMANDA Y OFERTA DE TRANSPORTE MARITIMO. LA ACTUACION
DE LA FLOTA ESPAÑOLA.

V.I. COMPOSICION Y EVOLUCION DE LA DEMANDA

Uno de los rasgos del desarrollo de las sociedades consiste en el crecimiento del transporte, como expresión del tráfico comercial. En este sentido, España no sólo no es una excepción sino que su posición geográfica anima al crecimiento del transporte por mar, como aparece en el cuadro I; el mayor aumento de tonelaje transportado por habitante se produce en los años sesenta como consecuencia lógica del estado precedente de la economía española y del impulso de esos años.

La composición del tráfico entre transporte de cabotaje y exterior ha variado cualitativamente en las tres décadas a favor de este último pero especialmente a favor del transporte - de importaciones (cuadro II). Coherentemente, el ritmo de crecimiento de los tres tráficos es bien distinto (cuadro III), debiendo significarse la singularidad del avance en la década de los sesenta, aunque en el tráfico exportador el mayor crecimiento relativo se produzca en la década de los cincuenta.

Por grandes agregados los graneles líquidos o fluidos se presentan como los protagonistas del transporte marítimo total, como se desprende del cuadro IV, seguido de los graneles sólidos. La información desagregada ilustra que esta composición - no es homogénea para las dos modalidades de transporte -interior y exterior- sino que se da fundamentalmente en las dos predominantes,

importaciones y cabotaje, mientras que en el tráfico de exportación el grupo más importante y creciente es el de mercancía general: cuadro V y VI.

Del tráfico total portuario, que no registra tasas negativas desde 1.959 hasta 1.975, hay que desglosar el transporte de cabotaje (ver cuadro VII), creciente en términos globales (aunque menos que las importaciones) e impactado por una fuerte reducción de carga en 1.962 y más seriamente en 1.975 y siguientes.

La medición de la demanda de transporte marítimo debería hacerse en unidades más correctas que las toneladas movidas, incorporando las variaciones de distancia a base de unidades como las toneladas-milla. Ello no es posible por carecer de la información adecuada, de manera que habrá de tenerse en cuenta esta limitación a la hora de interpretar cualquier resultado. En estas condiciones, la evolución del tráfico marítimo exterior, del comercio exterior vía marítima, aparece en el cuadro VIII-A y VIII-B. En el mismo se vé cómo, a pesar del fuerte impulso de los primeros años de la década del 50 y algún otro avance aislado en la irregular marcha de esos años, el verdadero auge no llegará hasta la década de los sesenta, de la mano de unas importaciones crecientes que sólo encontrarán freno a partir de 1.974. Las exportaciones, de menos valor absoluto (en toneladas) a partir de 1.953, sólo apreciarán avances significativos en 1.967 y 1.968 y su característica más definida es la regresión; a partir de 1.957, sin embargo, experimentan un crecimiento inusitado. El elemento significativo, con todo, se encuentra en la favorable evolución de las importaciones de 1960 a 1.974 por ser éstas las mercancías en las que puede darse un ma -

yor grado de control del transporte; es en ese intervalo temporal en el que se produce el cambio cualitativo en la situación de la Marina Mercante española.

De la evolución reciente de los principales - grupos de productos, el cuadro IX, aporta la suficiente informa - ción. Por lo que se refiere a los CRUDOS DE PETROLEO nos remiti - mos al capítulo en que trataremos extensamente su tráfico, no sin consignar la inflexión que experimenta en el año 1.977 y 1.978 -- además de la primera y más importante de 1.975. Grave es también la caída que se produce en las exportaciones de PRODUCTOS DEL PE - TROLEO. Contrastando con los dos anteriores, el de GASES LICUADOS es el transporte de fuerte crecimiento de todos los que componen la importación vía marítima habiéndose producido una leve caída - en el año 1.978:

Del grupo de graneles más importantes, las im - portaciones marítimas de CEREALES a las que también dedicaremos - especial atención en su momento, registran un descenso en 1.972 - respecto al año anterior y otra en el año 1.976. Las SEMILLAS OLEA - GINOSAS, objeto de reivindicaciones reiteradas de los armadores - (especialmente en el producto más importante de cuantos están in - cluídos en el grupo, las habas de soja), aumentan progresivamente con la excepción de 1.973 y 1.977. El grupo de productos agrupa - dos en el epígrafe MINERAL DE HIERRO presenta una tendencia descen - dente con la crisis; los CARBONES, que tuvieron una importancia - singular en 1.970, flexionarían a la baja en 1.971 creciendo des - de entonces hasta 1.976 año, a partir del cual, se produce un nuevo descenso. Los ABONOS son un grupo de productos que, aunque de im -

portancia en la primera mitad de los sesenta evolucionará de un modo irregular: estabilizado en 1.970 y 71, leve crecimiento en 1.972, leve descenso en 1.973, cae fuertemente en 1.974 y 1.975, año a partir del cual volverá a crecer nuevamente; los PRODUCTOS QUIMICOS caerán en alguna medida en 1.973 y en 1.975, año con el que arrancarán otra evolución creciente; la CHATARRA caerá levemente a partir de 1.977, como el grupo de MADERAS Y TEXTILES.

A la altura de 1.978 los productos más importantes entre las importaciones vías marítima son: crudos (57,7%), cereales y semillas (9,9%), mineral de hierro (5,8%), carbones (4,6%), abonos y, con una importancia más o menos similar, productos del petróleo (2,1%), gases licuados (2,6%), otros productos químicos (2,5%), maderas y textiles (2,2%), y chatarras de hierro (2,2%). En conjunto, todos ellos suponen el 89,6% de las importaciones totales vía marítima y su transporte es susceptible de realizarse fundamentalmente en buques graneleros -líquidos o sólidos- o porque la carga general tiene como única representación a los transportes de maderas y textiles.

Esta composición viene manteniéndose con leves alteraciones desde 1.970. En efecto, en este año aún cuando la importancia de cada tráfico fuese relativamente diferente a las de 1.978, se mantiene sustancialmente (el conjunto de los principales productos supone el 90,7% del total) con las siguientes variaciones dignas de anotarse: un menor peso de los cereales y semillas, mayor en el caso de los carbones, y una exigua incidencia de los gases licuados, productos del petróleo y otros productos químicos.

El grupo de las exportaciones vía marítima en

1.978 identifica como importantes los siguientes grupos de productos -véase cuadro X- : cementos, productos de petróleo, alimentos, productos del hierro y del acero, tierras y mineral de hierro que representan en conjunto el 81,6% de las exportaciones. Dichos productos son susceptibles, al igual que las importaciones, de -- ser transportados principalmente en buques graneleros --sólidos y líquidos--, dada la menor importancia de aquellos que forman la -- llamada carga general: alimentos y productos del hierro y del acero que totalizan aproximadamente el 17% de las exportaciones vía marítima.

La composición de las exportaciones vía marítima en 1.978 representa una variación sustancial respecto a la -- existencia en 1.970 aún cuando la importancia del total de los -- seis primeros productos sea incluso mayor en este año (84%). En -- efecto el año 1.970 era más importante el transporte de productos petrolífero (que irán decayendo con la crisis económica), las exportaciones de carbones, las de alimentos y de mineral de hierro, mientras que representaba menos en el conjunto el transporte de -- cementos y cales y los productos del hierro y del acero.

Una información mas detallada aún sobre la importancia relativa de los distintos productos en el tráfico marítimo exterior (CETE) puede verse en el cuadro XI.

Los principales graneles líquidos están formados por los grupos de mercancías n°8, 9 y 10, representan a partir de 1.960 el subconjunto más importante de todo el tráfico exterior; los buques que habrán de transportar estas cargas difieren entre sí para los tres grupos existiendo una parte de la flota pa

ra el transporte de crudos, otra para el de productos y otra para los gases licuados. No existe sustitución técnica posible o aconsejable hasta ahora -en términos económicos- entre los tres tipos de buques.

Los graneles secos están formados básicamente por los grupos 1, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12 y 18. De entre ellos destaca la importancia de los cereales y semillas (grupo 1), mineral de hierro (grupo 4), carbones (grupo 6) y el de cementos y cales (grupo 7). Si la flota española hubiera de ajustarse a las necesidades del transporte marítimo, los cuadros anteriores nos darían una idea de las especialidades que más se requieren que, clasificadas con el criterio de los párrafos precedentes, significa un --tercio aproximadamente para los graneles sólidos, la mitad en graneles líquidos y el resto en mercancía general.

Con estos criterios y estas fuentes, se obtiene unos datos similares a los conseguidos a través del cuadro VI (por ejemplo, para 1.970, da una composición de graneles líquidos, sólidos y mercancía general del 54,9%, 31,9% y 13,2% respectivamente).

Al no existir la publicación de comercio exterior por modos de transporte para los años 1.960 y 1.965 hemos de basarnos para conocer la composición por productos del comercio exterior en las informaciones parceladas que suministraba OFICEMA en sus Memorias de esos años, con lo que se rompe la continuidad necesaria para establecer comparaciones precisas entre la década del setenta y la del sesenta. En cualquier caso puede aceptarse como indicativa la información suministrada en el cuadro XII en -

el sentido de que los crudos, en grano, los fosfatos, el carbón y los abonos nitrogenados, eran las importaciones con más incidencia en el conjunto de los años 1.960 y 1.965, en perfecta continuidad -grosso modo- con las de los años 1.970 y siguientes. En lo que se refiere a las exportaciones, la información es aún más incompleta señalándose las de los plátanos, sal y agrios como relevantes. Las mercancías tomadas en consideración son significativas en cuanto a importaciones totales vía marítima (79,4% y 65,4% para 1.960 y 1.965 respectivamente), no así en el caso de las exportaciones (9,9% del total en 1.965).

En el cuadro XIII aparece la evolución de la demanda de transporte marítimo de pasajeros que debe ser cuidadosamente interpretada con arreglo a las notas que existen en su pie. Como rasgos generales de este tráfico se aprecian la mayor importancia del tráfico de cabotaje en número de pasajeros y, lógicamente, su simetría embarque-desembarque, la caída relativa del tráfico exterior a partir de 1.957 y el cambio apreciado en la importancia de las entradas y salidas, a favor de aquellas, a partir de 1.962; la reducción es consecuencia de la dura competencia a que se ve sometido el transporte marítimo por parte de otros modos (especialmente el aéreo).

¿Qué importancia relativa tiene el comercio marítimo español en el mundial?. Los cálculos realizados por DE RAMON (1) sitúan aquella en unos valores próximos a los siguientes para algunos años: 5% en 1.965, 5,8% en 1.970 y el mismo valor en 1.975, 76 y 77. Por grupos de mercancías resultan:

	<u>Petroleo y derivados</u>	<u>Graneles Sólidos.</u>	<u>Otras cargas</u>
1.972	5,95	8,43	4,40
1.974	6,16	7,79	3,92
1.977	5,71	8.53	4,64

A finales de los sesenta fue tomando cuerpo - el transporte de contenedores en el tráfico marítimo español y -- desde entonces no ha cesado de crecer, como resulta en el cuadro XIV. La relevancia de este tráfico reside en que los fletes que - suele percibir son muy superiores y que, en general, representa - el tráfico de futuro, tecnificado, agil e integrado con otros mo- dos de transporte, superando así la limitación tradicional de no poder servir de puerta a puerta.

Porque luego lo necesitaremos y porque mantie- ne discrepancias con las fuentes de información que suministran - los datos anteriores, se ofrecen los datos del tráfico marítimo - X español en la década de los 40, cuadro XV. El dato más significati- vo es el del escaso valor y movimientos regresivos en el volumen a transportar durante los años de la Segunda Guerra Mundial y que, con su final, se verá mejorado. Esta situación del comercio nada tuvo que ver, como apreciaremos en su momento, con pérdidas para los armadores sino que, bien al contrario, la época de la II Gue- rra fue pródiga en beneficios para los armadores españoles aunque, debido al estado de la flota en esos momentos, no fuesen tan ele- vados como en la I Guerra Mundial.

En lo que se refiere al comercio marítimo con la C.E.E., en 1.977 las entradas y salidas marítimas con este --

Área representaban -en términos de tonelaje- el 16,14% del total, un 10,7% de las entradas y un 33,16% de las salidas, apenas modificables con la entrada de Grecia y Portugal.

V.II LA OFERTA DE TRANSPORTE MARITIMO

1. COMPOSICION Y EVOLUCION DE LA FLOTA

Hablar de flota mercante requiere previamente el concepto por cuanto las estadísticas al uso suelen incorporar - la flota pesquera (por ejemplo Lloyd's), la flota de transporte -- propiamente dicha, la flota auxiliar de los puertos e incluso la - flota de recreo (la Subsecretaría de la Marina Mercante sólo a par tir de 1.964 descompone esos subconjuntos). Nuestro objeto de estu dio se limita a la flota de transporte y complementariamente a la auxiliar de servicios marítimos; desecharemos, por tanto, la flota de pesca y la de recreo cuando nos sea posible su desagregación.

Aún cuando los datos ofrecidos por el Institu to Nacional de Estadística y la Subsecretaría de la Marina Mercan te presentan graves contradicciones en algunos años (sobre todo an teriores a 1.965), en el cuadro XVI se muestra la evolución regis trada por la flota mercante española tras la guerra civil. Del mis mo, y como rasgos sobresalientes, pueden sacarse los siguientes:

a) la flota más significativa, en términos de tonelaje, es la de transporte, que representa el 99,1% del total, frente al restante 0,9% de la flota auxiliar; sin embargo, el núme ro de buques de transporte viene a ser sólo el 77,9% del total re lacionado con el transporte marítimo.

b) la evolución del número de buques de la flo ta de transporte apenas ha supuesto grandes aumentos a lo largo de todo el período y se mantiene prácticamente estable desde los pri-

meros sesenta; esto tendrá por tanto una gran trascendencia en la evolución del tamaño medio que de 1.921 TRB por buque en 1.950 pasará a 1.923 en 1.960, a 3.693 TRB/buques en 1.970, y a 8.832 TRB/buque en 1.978, proceso similar al acaecido en el mundo, pero de características singulares, como veremos al final de este apartado. La flota auxiliar, con un tamaño muy inferior por buque lógicamente, no experimenta ese aumento de tamaño (364 TRB por buque en 1.960 frente a 294 en 1.978).

c) ¿cuáles han sido los momentos de mayor crecimiento de la flota de transporte?. Existen una serie de períodos significativos de diferente duración; así 1.957 y 1.958 que tiene que ver con las contrataciones realizadas con anterioridad al im - pacto propiamente dicho de la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante de mayo de 1.956 (en adelante LPRMM) y que intentaremos explicar posteriormente con la ayuda de indicadores adicionales; la etapa de crecimiento directamente vinculada al Plan de Renovación de la cita Ley.

Puede centrarse en 2 subetapas, una de los -- años 1.960 a 1.962 y otra de año 1.965 a 69, en medio de las cua - les se encuentra el descenso relativo motivado por el endurecimiento en las condiciones de financiación de 1.960. Pero la fase de -- más fuerte crecimiento de la oferta de servicios se encuentra en los años setenta como consecuencia de una serie de factores que in tentaremos esclarecer y que, por ahora, enunciamos en: una eliminación de las restricciones de crédito, un efecto favorable de los - mecanismos de protección (particularmente a través de los fletes) y un crecimiento de la demanda interior extraordinario y mejor que -

el de la flota.

d) a efectos orientativos se señalan las varia
ciones experimentadas en el tonelaje en los siguientes periodos --
(en tantos por ciento)

1.940 a 45	1,3%
1.945 a 1.950	9,2%
1.950 a 1.955	13,5%
1.955 a 1.960	29,4%
1.960 a 1.965	18,8%
1.965 a 1.970	65,7%
1.970 a 1.975	68,1%
1.975 a 1.978	48,2%

En 1.980 ANAVE dará la señal de alarma al comen
tar la reducción de la flota de transporte en 1.979 (2), fenómeno
que no se había producido desde 1.964. La flota pasaba de 7.639, mi
les de TRB a 7.378, un 3,4% menos, acompañada de una leve disminu -
ción del número (1,2% de 865 a 855). Los grupos que más acusaron el
golpe fueron: petroleros (-6,8%), por ventas al extranjero, granele -
ros (-1,5%) y sin apenas repercusión, pasaje.

Además de la flota mencionada del cuadro ante -
rior existe un segmento adicional de menos de 100 TRB de difícil --
cuantificación según advierten las mismas fuentes estadísticas que
facilitan información sobre ella (INE y S^aMM) y que comprendiendo a
los colectivos de carga, pasaje, tráfico y recreo, ascendía en 1955
a 679 buques y unas 32 mil TRB, en 1.965 a 719 buques y unas 34 mil
TRB y en 1.975 a 860 buques y 38 mil TRB; la mayor parte de estos -

buques pertenecen al servicio portuario.

Adelantándonos en parte al contenido de páginas siguientes y en base a la información del cuadro XVII, se resalta la diferente evolución de los distintos subconjuntos que componen la flota de transporte a partir de 1.965, especialmente desfavorable para el transporte de pasaje, frigoríficos y refrigerados y en menor medida para los buques de carga, frente al formidable crecimiento de los petroleros y buques especiales, que desagregaremos más abajo.

A mediados de Julio de 1.979 la flota española (mercante presentaba una distribución del siguiente tenor:

Petroleros	65,4%
Tanques especiales	1,1%
Graneleros	13,2%
Combinados	3,9%
Cargueros	14,9%
Pasaje y ferrys	1,5%

Esta distribución es el resultado lógico de una especialización en el transporte de crudos que se produce a lo largo de los años sesenta y que se agudiza hasta extremos que limitan con el exceso de capacidad en la segunda mitad de los setenta como consecuencia del fuerte volumen de contrataciones de 1.973 y años anteriores. En el cuadro XVIII se puede apreciar la sucesiva composición de la flota en estos años posteriores a 1.965; en él se distingue con claridad la consecución de la hegemonía de los petroleros frente a las restantes especialidades en los años setenta.

Los cuadros XIX a XXI complementan la información anterior.

La flota, presentaba, así, en 1.978, la composición de una mayor presencia (respecto a 1.970) de los petroleros y una cierta flota especializada (portacontenedores y ro-ro) que se ha formado en los años setenta. Pero, aún más, entre 1.970 y 1.978 se produce el desmoronamiento de la flota de pasaje, disminuye la flota de gases licuados, -¡una flota estratégica!- y se mantiene estancada prácticamente la flota de carga general.

Entre 1.965 y 1.970 la flota no petrolera pasó de 1,229 (10^6 TRB) a 1,597 (10^6 TRB), esto es, un aumento del 29,9%, mientras que la petrolera había ascendido un 135%. Pero es que entre 1.970 y 1.978, la flota no petrolera pasó de 1,597 (10^6 TRB), esto es, un 57,4% de aumento, mientras que los petroleros subieron un 251,6% abundando en ello, si eliminamos los graneleros y petroleros, el resto de la flota ha variado el tonelaje de 1,320 (10^6 TRB) a 1,392 (10^6 TRB), apenas un 5,5%.

Alargando más la perspectiva histórica, los cálculos de DE RAMON (3) facilitan el dato de que en 1.955 los petroleros (unas 210.000 TRB) representaban el 15,7% de la flota, porcentaje que en 1.960 era ya el 23,1%. Los cálculos de la CHAMBER OF SHIPPING (4) situaban la flota de buques tanque en 1.936 en 89.000 TRB, (el 9,5%) y, en 1.950, 161.000 TRB (13,8%) que pasaría a ser el 63,9% en 1.970. De esta misma fuente, comprobamos que la flota de buques tanque y la de carga seca aumentaron entre

	1.950-1.960	1.960-1.970
B. Tanque	203	202
Carga seca	26	21

Salta a la vista, al observar la evolución de los distintos grupos que componen la flota mercante española en los años setenta, el formidable salto experimentado por la flota de portacontenedores y ro-ro; el aumento ha de ser matizado al tener en cuenta el bajo punto de partida de 1.970. La flota de portacontenedores arrancó con diez años de retraso respecto al resto del mundo, que asumió su trascendencia ya a finales de los cincuenta; su tamaño medio es menor que el mundial debido a su destino preferente (casi único hasta 1.978) a tráficos de cabotaje y feeder (desde o hacia las terminales europeas de las grandes líneas internacionales); aún cuando se mantiene su contratación en valores importantes, su tendencia es de un menor crecimiento futuro ante la evolución de las contrataciones; a pesar de que en el mercado internacional de estos buques ha existido exceso de capacidad en los años 1.978/79, no ha sido ese el caso de España (5).

La flota de gases licuados, cuya evolución también es peculiar respecto a las restantes secciones, parece tener problemas de crecimiento en la práctica de exportaciones CIF de algunos países exportadores y en la inseguridad que se cierne sobre el tráfico ante la decisión de inversiones alternativas (gaseoducto) (6). Al lado de la anterior, destaca también la evolución de la flota frigorífica, de pasaje (negativas ambas) y de carga general (estacionaria). En fin, nada adicional hay que decir sobre la evolución de petroleros y graneleros respecto a lo ya sabido y comentado.

Aún cuando no es posible ofrecer información sobre la composición de la flota por tráficos a que está destinada --

por carecer de ella y porque el grado de sustitución de la flota - de unos tráficos por la de otros es mucho mayor, puede afirmarse - que la distribución de 1.960, que aparece en el cuadro XXII ha sido transformada radicalmente a lo largo de este período. Un cálculo superficial -pero suficiente- nos bastará. La flota petrolera - representa el 67% de la total en 1.978, frente a ese escaso 6% de 1.960 (14% del 41%), las Líneas de Soberanía apenas llegaban a ser el 2% y, teniendo en cuenta el peso de los graneleros, dedicados - en su mayor parte al tráfico (tramp) exterior, el cabotaje queda - reducido a ser una parte muy inferior a esa de 1.960, aunque el número de buques siga siendo seguramente el más importante.

2. EDAD

La edad de la flota es una de las características más definidoras de la oferta de transporte, junto al tamaño, la tecnificación, etc. Tradicionalmente representaba el más grave problema de la flota española, pero a partir de los años setenta y como consecuencia del vasto proceso de renovación llevado a cabo en esos años, cambió de tal manera que el problema sería precisamente su excesiva juventud y las cargas financieras que ello implica en un momento de crisis.

Para el colectivo observado, flota mercante, - la evolución histórica puede describirse de la siguiente manera:

a) hasta mediados de los sesenta no se apreciaban signos de avances notables en la renovación de la flota -cuadro XXIII-, produciéndose incluso movimientos de retroceso en dila

tados periodos. De 1.945 a 1.955, por ejemplo, la edad media por buque y por tonelada evoluciona negativamente, cuadro XXIV, lo cual no es más que un signo de la incapacidad renovadora de las fuerzas implicadas (astilleros, armadores...), incluso el proceso renovador experimentado debe ser matizado porque de considerar la edad de la flota por número de buques (y no por toneladas), los resultados a que se llegan no son tan optimistas como los anteriores, véase cuadro XXV y compárense con los ulteriores.

b) Los avances que se consiguen en los sesenta han de matizarse con la desagregación de esas edades en 1.960 de la flota petrolera y no petrolera, ésta última mucho más vieja (56% con más de 25 años) que aquella, en quien van centrándose -- los primeros esfuerzos de renovación (24% mayor de 25 años); esa situación diferenciada se mantendrá a lo largo de toda la historia de la Marina Mercante, véase cuadro XXVI y XXVII.

c) La edad que resulta del examen por grupos de tráfico, es todavía más clarificadora. El BANCO MUNDIAL recogía en su informe de 1.962 (de la flota correspondiente a 1.960), las edades de los distintos grupos (⁷): el de líneas regulares de cabotaje tenía un 89% con más de 25 años, los buques carboneros y madereros de cabotaje (los más intervenidos), el 96 y 85% de su tonelaje en ese estrato de edad, en fin, toda la flota de cabotaje se encontrará con el 68,7% de su tonelaje de más de 25 años, frente a la flota "tramp" exterior, y especialmente la de petroleros (con solo el 9% de más de 25 años) y líneas exteriores, mucho más jóvenes, cuadro XXVIII.

d) Aún refiriéndose al 1.978 -cuadro XXIX- la

juventud de la Marina Mercante no es tan clara por lo que se refiére a algunos grupos. Así, la flota de carga general tenía un 27% - con más de 15 años (¡y esta es la flota que suele ingresar los más altos fletes!), y la flota con más de quince años llegaba a ser -- del 54% en pasaje, mientras en los demás grupos de flota apenas resultaba significativo.

e) En los cuadros XXX a XXXV se muestra la variación experimentada por los diferentes sectores entre 1.965 y -- 1.978. De ellos vamos a hacer unos breves comentarios. Los buques de carga, que han mejorado cualitativamente entre las dos fechas - consideradas, mantienen, sin embargo, un elevado índice de vejez - en los de menor tonelaje, que trafican en el transporte de cabotaje. La flota frigorífica, de aparición en los primeros sesenta, ve distorsionada la comparación al no disponer de información desagregada entre frigoríficos y refrigeradores para 1.978; en buena lógica parece evidente que son éstos últimos los de mayor edad, a la - vista de la que deberían tener en 1.978 los de 1.965. La flota de pasaje (y mixta), que ya en 1.965 presentaba una distribución peculiar con varios tamaños situados en el grupo de más de 25 años, -- mantiene esa cierta peculiaridad en 1.978, con un resultado global de más del 50% de la flota con mas de 15 años. Respecto a la flota petrolera, sólo hay que advertir que su juventud no es tanto en -- los buques de menor tonelaje (productos petrolíferos) y que, como se vé, era especialmente vieja en 1.965. Del grupo de gases licuados apenas hay nada que comentar como no sea su juventud, algo parecido a lo que sucede con el grupo de buques especiales.

3. TAMAÑO

El tamaño de los buques es uno de los aspectos más alterados a lo largo del período que estudiamos, en perfecta armonía con lo acaecido en todo el mundo marítimo. Sin embargo, no todos los buques han aumentado de tamaño ni en similar medida; puede decirse que las especies donde se ha centrado son petroleros, graneleros y combinados, con escasa repercusión en los demás casos.

El tamaño de la flota ha evolucionado de la siguiente manera (para la flota de transporte) (Lista Oficial de Buques):

1940	1.916 TRB/buque
1950	1.621 " "
1960	1.924 " "
1970	3.693 " "
1978	8.832 " "

Las cifras hablan por sí solas y no precisan aclaración alguna. Pero si examinamos esos tamaños para los distintos agregados veremos que lo manifestado sobre los tipos de buque se corrobora:

BUQUES	TAMAÑO MEDIO	
	1.965	1.978
Carga	1.328/TRB/buque	1.858 TRB/buque
Granelero	---	14.852 " "
Combinados	---	64.750 " "
Petroleros	7.900 TRB/buque	43.390 " "
Portacontenedores	---	2.492 " "

Ro-Ro	---	1.191 TRB/buque
Frigoríficos	1.500 TRB/buque	1.270 " "
Especiales	2.330 " "	1.430 " "
Pasajes	4.500 " "	3.650 " "
Gases licuados	1.500 " "	3.870 " "
TOTAL	2.221	8.850

En el cuadro XXXVI aparece la distribución de la flota en 1.978 por tamaños para los distintos tipos de buques--tomando de referencia el número no su tonelaje-, que también --abunda en el mismo sentido. Una comparación de la modificación --apreciada en los diferentes segmentos de la flota -tomando en consideración el tonelaje (no el número)- entre 1.965 y 1.978, se --consigue del exámen de los cuadros, XXX a XXXV. Así la flota de --carga -que, debe observarse, en el año sesenta y cinco no tenía --alguna de las especialidades posteriores como los buques combina--dos, e incluso alguna, como los graneleros, no había desarrollado tanto el tamaño- va desplanzándose del tamaño medio en que se cen--traba en 1.965, entre 1.000 y 10.000 TRB, a tamaños superiores; --escasa variación en los buques de pasaje y regresión en los espe--ciales, aumento en la flota de gases lícuados y, eso sí, enorme --salto en la flota petrolera.

Como tendencia se registra, al igual que en --el resto del mundo, un desplazamiento: de los grandes a los tama--ños menos gigantescos en el caso de los petroleros a partir de la segunda mitad de los setenta, y, algo similar, en el caso de los

graneleros que habían mostrado la inflexión a la baja antes que -- los petroleros (primeros setenta) (8).

4. INDICADORES COMPLEMENTARIOS DE LA OFERTA: CONTRATACIONES Y BAJAS POR PERDIDAS, DESGUACES Y VENTAS AL EXTERIOR.

Las entradas en servicio, el tonelaje entregado, las bajas y demás información que aparece en el cuadro XXXVII.A y B, son los elementos determinantes de la evolución de la oferta de servicios de transporte, que también aparece en el citado cuadro. Obsérvese el fuerte ritmo de crecimiento que se registra en la práctica totalidad del período a excepción de los años anteriores a 1.956 (año en que entraron las unidades contratadas en 1952) y el bache de 1.963 a 1.965 producido como consecuencia de la escasa contratación que coincidió y siguió al Plan de Estabilización.

En general no ha existido flota española amarrada en ningún momento, aunque en la segunda mitad de los setenta se produjeron algunas situaciones de "falta de ocupación estacional" en el tráfico de crudos (9); a pesar de ello, un organismo internacional como O.C.D.E. viene ofreciendo en sus informes anuales como tonelaje paralizado por falta de empleo a primeros de cada año:

	Miles de TRB
1.973	23 (13 petroleros)
1.974	21 (" ")
1.975	21 (" ")
1.976	19 (Carga)

1.977	8 (Carga)
1.978	54 (39, buques tanque)
1.979	93 (77, buques tanque)
1.980	217 (209. buques tanque)

A continuación se abordará el exámen de algunos de esos elementos arriba referidos: contrataciones y bajas -- (pérdidas, desguaces, ventas al extranjero), para terminar con -- una referencia al panorama mundial en busca de perspectiva.

a) Contratación

No ha sido posible obtener información sobre las contrataciones de buques mercantes anteriores a 1.965, por lo que para ese período utilizaremos como indicador de la marcha de la contratación las cifras relativas a la cartera de pedidos. Como aquellas están menos desagregadas que éstas de 1.965 a 1.969, haremos uso de ambas conjuntamente para ese intervalo.

La evolución de la carta de pedidos (véanse - cuadros XXXVIII.A a XXXVIII.K), muestra una serie de alteraciones importantes en los años siguientes:

a) de 1.952 a 1.954 un aumento de contrataciones cuya razón habría que buscar en la mejora de ambiente que -- traen las medidas sobre fletes oficiales y, parcialmente, el favorable momento del mercado internacional.

b) ciclo alcista que se inicia en 1.956, conectado con la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante; la razón de que sea 1.956 el comienzo y no 1.957, teniendo en cuenta que sólo a mediados de año podía contarse con la Ley aprobada,

hay que verla en el impacto adicional favorable de la crisis de Suez.

c) caída relativa de la contratación, 1.960 y 1.961, debida al efecto de la Estabilización en el sector a través de restricciones al crédito naval; a ésta sigue una fortísima reducción en la contratación de petroleros en 1.961 y 1.962 y un sostenimiento en 1.963 y 1.964 alarmados ante un peligro de exceso de capacidad; las contrataciones de buques de carga conseguirán paliar esa bajada en 1.962 y difícilmente en 1.963; este período resulta de difícil definición por la divergente evolución de unos y otros grupos de flota; en efecto, mientras la petrolera experimenta un impresionante salto en 1.965 animada por el ritmo de la demanda, unas perspectivas mundiales favorables (en el supuesto límite de salida a operar en el exterior) y unas condiciones igualmente buenas de adquisición, la de carga, irá descendiendo hasta 1.969 y los graneleros (o bulkarries) mostraban ser la predilección de los armadores en los años 1.967 a 1.970. Pero quizás sea mejor observar este proceso teniendo en cuenta también la información sobre contrataciones. De acuerdo con ella, cuadro 43:

d) Podemos establecer un período para los años 1.967 a 1.970 en los cuales coincide el sostenimiento de la contratación de petroleros (con la inflexión de 1.969, año en que se cierne otra vez, según los armadores, la amenaza del exceso de capacidad por las contrataciones de la nueva refinería de Bilbao) con el fuerte impacto de las contrataciones de graneleros (1.967 a 1.970, como se vé en la evolución de la cartera de pedidos, dada la no desagregación de la información sobre nuevos contratos para

esos años), que caerá precisamente a partir de 1.970 sin recuperación (a pesar de la mejora de 1.972, no llegará a las cifras de -- contratación anteriores a 1.971).

e) la última de las etapas de fuerte crecimiento de contratación --veáse ya cuadro XXXIX, A y B y XL, A y B-- , se produce en un sólo año, 1.973, en que se disparan tres grupos de -- flota: la petrolera (casi dos millones y medio en un sólo año) la de carga general, y la de portacontenedores.

f) después de ese año vino el silencio a las -- contrataciones y no sólo por parte de los armadores nacionales, que -- sólo a finales de los 70 dan señales de mejora (en 1.979 de la mano de la nueva demanda de graneleros que el tráfico del carbón -- anima), hay, desde entonces un cambio en la composición de la de -- manda de buques a favor de los transportes de mercancías no granelera (portacontenedores, ro-ro, etc.).

No es concluyente por el momento, la respuesta sobre los factores que determinan el fuerte aumento en las contrataciones en los distintos años, ni sobre su carácter, interno o internacional; parece que lo más próximo a la realidad sería afirmar que es la evolución del mercado interior la que determina fundamentalmente la marcha de la contratación, con sus tirones en la demanda en los sesenta y setenta, temores de exceso de capacidad en los primeros sesenta y 1.968-1.969, impacto de medidas políticas en -- 1.952 y 1.956... Pero no cabe duda que la evolución del mercado internacional es un factor complementario en la elaboración de decisiones de inversión aún cuando el mercado no haya sido libre. A esto se llega al observar la reiterada coincidencia en los cambios --

apreciados en las contrataciones con momentos de buena marcha en el mercado internacional de fletes (y no siempre, aunque sí con -- frecuencia, en las contrataciones de construcciones); es el caso - de 1.973 y 1.956, pero también, como fenómeno solapada, de otros - momentos importantes, como 1.952 o los años de mediados de los se- - senta y anteriores a 1.973. Ya dentro de los mecanismos del mercado interior hay que resaltar la importancia de las medidas políti- - cas de apoyo, y en especial, las de financiación de nuevas adquisi- - ciones de buques, junto a una demanda fuertemente creciente de ma- - nera regular. En todos los momentos parece haber existido un componente especulativo no despreciable que podría venir representado - por la aparición de ciertos armadores en el negocio del petróleo - en las contrataciones de 1.973, la de 1.974 que habrá de recoger - la empresa pública.

Todo lo dicho es de aplicación a la mayoría de la flota, pero sobre todo a los graneleros, por la similitud de la política a ellos aplicada.

Antes de entrar en el análisis por grupos de - flota, haremos referencia a la composición de la contratación en - diferentes años. Y así, por ejemplo, en 1.950 de la cartera de pe- - didos de flota de transporte casi el 53% eran de carga y pasaje, - el 15% de petroleros, el 11% tonelaje de carga, el 2% eran motove- - leros y el restante 18% por mitades, correspondían a buques coste- - ros y frutereros. Diez años mas tarde, la cartera de pedidos mostra- - rá una composición bien distinta: casi el 50% era tonelaje petrole- - ro, el 35% eran buques de carga, el 10% de carga y pasaje y el res- - to, por mitades aproximadamente, entre costeros y frutereros. Esta -

especialización petrolera continuará agrandándose en los años setenta en los cuales, tomando a 1.970 como referencia, los petroleros representarán el 56% de la cartera de pedidos del mercado interior seguidos de los buques de carga (que no se especifican) en un 23,5%, los graneleros con el 17%, quedando el resto para las demás clases de buques, entre las que a partir de mediados de los setenta sobresalen los de pasaje; las únicas contrataciones que se producirían serían los portacontenedores, ro-ro, y carga general a las que se une en 1.979 la de graneleros.

Con esta idea del marco en que se mueve la -- contratación podemos abordar la evolución de la contratación de -- las diferentes categorías de buques a través de la cartera de pedidos y de la contratación anual misma para algunos grupos a partir de 1.965 y para todos, desde 1.970.

Petroleros.

Su evolución marca la del conjunto a partir -- de mediados de la década de los cincuenta dada su importancia relativa; es por otra parte, uno de los segmentos de flota que muestra mas claramente las oscilaciones derivadas de medidas de política económica. Brevemente descrita, la contratación que parece -- haber inaugurado la era de los petroleros es de 1.952; de las diferentes circunstancias que la motivaron debe entresacarse la fijación de fletes oficiales (aunque no para este tráfico en ese -- año, sino a través de la generalizada remisión a aquélla cuando -- sea necesario, como veremos), una demanda interior creciente y un mercado mundial expansivo, con fletes en la cumbre; tras el alza

de 1.952 se mantiene cierta debilidad contractual hasta registrar el impacto de la subida de fletes mundial con motivo de la crisis de Suez y de la entrada en vigor de la Ley de Protección de 1.956; el efecto de la estabilización -las restricciones crediticias- y -las fuertes contrataciones anteriores (que trasladan la convicción de haber llegado al límite de las necesidades de transporte, amenazando con riesgo de exceso de capacidad), retraerá la contratación en los años 60 a 62; tras el intento de relanzarla en 1.963 y los tímidos valores alcanzados en 1.964 se inicia en 1.965 un largo y fuerte ciclo expansivo en las contrataciones que no cesará hasta 1.974, con la única flexión de 1.969, motivada por la fuerte contratación del año anterior y por el temor de haber alcanzado el exceso de capacidad. De la formidable contratación de 1.973 -detrás de la cual se encuentran los factores que desencadenaron la subida de fletes (conflicto de Oriente Próximo, exceso de demanda...) en el mercado internacional y el crecimiento sostenido de la demanda en el mercado interior-, habrá que deducir una parte consistente en anulaciones de armadores extranjeros y españoles, de las que algunas de las primeras y todas las segundas pasarán a ser asumidas por empresas públicas. Más concretamente y, según informaciones de ANAVE (10) cuya veracidad hemos de matizar más adelante, se produjeron cancelaciones de 540.000 TRB no contratadas posteriormente; a ellas habría que añadir otras 260.000 que fueron a parar a armadores públicos. El año 1.974, a pesar de ser ostentosa la suficiencia de contrataciones para cubrir las necesidades de transporte y de lo crítico del momento (reapertura del Canal de Suez, reducciones en la demanda, etc.), se produce una nueva contratación

por un armador privado que, posteriormente, habrá de ser asumida -- por una empresa pública. Algo similar, pero respecto a cancelaciones de armadores extranjeros --que ha de asumir también la empresa pública-- sucede con las contrataciones que aparecen en los años -- 1.975 y 1.976 (11).

Como resumen general puede decirse que la contratación de petroleros ha sido especialmente fuerte en torno a -- 1.952, 1.958 y a partir de mediados de la década de los sesenta, -- extraordinaria en los primeros setenta y prácticamente nula en la segunda mitad de esta década.

Carga.

La flota de carga a que nos referimos a continuación es un agregado que a partir de 1.970 se puede descomponer (en algunos casos retrotrayéndolo hasta 1.965) en los grupos de -- graneleros, portacontenedores, ro-ro, carga general y "combinados". Su evolución registra avances en los años 1.952 a 1.954, 1.956 a 1.959, 1.962, 1.964 y 1.965, con caída a partir de entonces hasta la recuperación de 1.969.

Teniendo en cuenta que la información facilita da a partir de 1.965 no incluye en los buques de carga ya a los -- graneleros y portacontenedores, parece lógico afirmar que aquello (1.965-1.969) se trata de una caída imputable a la flota de carga general. Esa es la impresión que corroborará un examen más detallado de los diversos elementos que venían componiendo el grupo de -- "flota de carga".

Graneleros

La información de la cartera de pedidos de -- 1.965 a 1.970, única etapa en que se desagrega este segmento de -- flota, registra el impresionante volumen de 1.967, que multiplica por cinco el nivel de la cartera del año anterior, manteniéndose -- hasta 1.970; a partir de este año, las contrataciones caen rápida -- mente produciéndose cierta mejoría en 1.972; en 1.979 vuelven a -- aparecer con fuerza por el impulso recibido en la demanda de trans -- porte carbonero. El volumen de los años sesenta citado tiene que -- ver con las facilidades que aporta el nuevo sistema de financia -- ción a través de la Banca Privada (sin los límites de disposición de fondos anteriores y característicos del crédito oficial), que -- jugó positivamente en los tráficos con demanda asegurada, como pe -- tróleros y buques para transporte de grano u otros graneleros.

Portacontenedores

Aparece en la cartera de pedidos de 1.967 tími -- damente, para adquirir cierta importancia en 1.969 y 1.970. Aunque su contratación es significativa en los años inmediatos posteriores será a partir de 1.973 cuando su relevancia será mayor manteniendo la demanda incluso en la segunda mitad de los setenta con pocos -- más grupos de flota.

- Buques Rollon-Rollof. De estos buques sólo hay referencia estadística a partir de 1.970, aún cuando en este -- años existían ya 5 buques en la flota española. Su evolución ha si -- do muy similar a la de los portacontenedores.

- Flota de carga general: La información de que se dispone para esta flota arranca en 1.970 (véase lo dicho al hablar del grupo de "carga") cuyos importantes niveles de contratación (en número y tonelaje) no serán superados hasta 1.973; es otra de las especies que se mantiene en las contrataciones subsiguientes a la crisis, junto a los portacontenedores, ro-ro y buques especiales; su evolución es también parecida a la de los anteriores grupos.

- Especiales: (Gases licuados, productos químicos, etc.), con información limitada a la etapa posterior a 1.970, su evolución es positiva a lo largo de toda la década de los setenta, apreciándose una singular reducción de 1.975 a 1.978; en 1.979, parece volver a cobrar fuerza, debido, entre otras cosas, a las ventas al extranjero de 1.979 y años anteriores.

- Combinados: También llamados OBO, (ORE, BULK-OIL), su contratación apenas justifica la desagregación, por limitarse a 4 buques en 1.970 y 1 en 1.971 que debió ser exportado por que la flota española sólo habrá de contar con los cuatros primeros.

- Frigoríficos: (Para transporte de fruta-plátanos y cítricos sobre todo, carne, pescado, etc.). Información disponible desde 1.965. Debió ser una especialidad fuente de importantes contrataciones en los años sesenta a juzgar por los buques existentes antes de 1.970. A partir de 1.968, sin embargo, sólo se contratarán en 1.971, 1.976 (marginal) y 1.977, mientras que las ventas al exterior reducirán más la ya insuficiente flota. Parece que en los ochenta se puede producir cierta recuperación como con-

secuencia del interés mostrado recientemente por el tráfico (12).

Pasaje

Importante flota y objeto de contratación en los años cincuenta y sesenta, desaparecerá prácticamente en los setenta (ninguna contratación entre 1.973 y 1.976, para iniciar cierta recuperación en 1.977). Mientras los contratos de los sesenta y sesenta sumaban de 2 a 13 mil TRB (con la excepción de 1.971), en los cincuenta eran contrataciones situadas normalmente en las 50 mil toneladas de registro bruto.

Fruteros

Es un grupo del que deja de suministrarse información a partir de 1.960; en 1.965 ha de verse su evolución ya dentro de la flota de buques frigoríficos. Lo único que merece ser destacada de esta especialidad es su importancia en los años cincuenta y su evolución paralela a los dos grandes grupos de flota (petroleros y carga) a lo largo de ese período, esto es, aumento de contratación en 1.952, de 1.965 a 1.958 y caída, o retraimiento, de 1.959.

b) Pérdidas y Desguaces

Las pérdidas y desguaces de que habla la Subsecretaría de la Marina Mercante se refieren a toda la flota que está calificada como Mercante, esto es, incluyendo la pesquera y auxiliar de transporte. De ahí que sea necesario realizar un ligero ajuste en función de la importancia relativa de cada uno de estos

componentes. Comparando las cifras que, relativas a flota de transporte, ofrecimos en un principio, con las consideradas por la Subsecretaría, resulta que la importancia relativa de cada colectivo era la siguiente en los años que se refieren (13) (en tanto por ciento):

AÑOS	F. MERCANTE Nº TRB		F. AUXILIAR Nº TRB	
1.950	45,9	87,5	4,9	2,0
1.960	44,2	87,5	4,8	1,7
1.970	28,9	87,5	6,6	1,6

En estas condiciones puede ya ofrecerse e imputarse en su mayor parte a la flota Mercante en términos de tonelaje la información de pérdidas y desguaces. Respecto a la primera, cuadro XLI, las cifras oficiales hablan de fuertes pérdidas con motivo de la II Guerra Mundial (véanse 1.940 y 1.941), pero parece que los factores que elevaban tanto las cifras de pérdidas no sólo tenían que ver con las circunstancias bélicas, a juzgar por los resultados posteriores: 1.947, 1.950 y 1.951; en 1.950, por ejemplo, nuestra bandera era la segunda en accidentes de todo el mundo (después de Grecia) (14); a partir de estos años las cifras parecen -- acercarse a niveles más bajos regularmente; por número de buques perdidos, aquella conclusión ya no es válida para los años sesenta aunque seguramente habría que asignarlos en su mayor parte a la -- pesca, que representa el 51% de los buques.

Los desguaces son un buen termómetro de la política económica de renovación y modernización de la flota, cuadro -- XLII. Sin valores significativos hasta los años sesenta, registran

entonces alzas sucesivas: primero, y de menor trascendencia, en 1.959; después, alcanzado valores inusuales a partir de 1.964 durará, con una ligera inflexión en 1.967, hasta agotar el "programa" de renovación en la primera mitad de los setenta. En el cuadro XLIII se ofrece precisamente información sobre los desguaces de los 60, únicos años para los que ha sido posible obtener información relativa a flota de transporte; véase la importancia del volumen desguazado (casi el 6% en 1.965) y los años en que se produce (centrados en 1.964-1.967).

c) Exportaciones

Aunque las bajas de este tipo apenas eran importantes, parece que a partir de mediados de los años sesenta y, desde luego, en los setenta, los armadores españoles descubren la veta del negocio exportador de buques: un negocio que llega a cotas extremas en los últimos setenta, véase cuadro XLIV. El año 1.979 es precisamente de especial importancia porque además, es el primero en que se habló de descenso de flota total, y se alcanzan unas cifras de exportaciones representativas de más del 3% -- del n° y 4% del TRB existente; la desagregación de que disponemos nos permite hacer algunas observaciones para los años 1.972 y siguientes (téngase presente el cuadro XLV):

a) Es especialmente grave la venta de buques para transporte de productos químicos, de vital importancia para el país que ahora se ve obligado a realizar unos pagos por fletes de elevado valor a flotas extranjeras además del problema de falta de cobertura extratética (15); algo similar sucede con la flo-

ta maderera.

b) Es lógico que se produzca la salida de buques de transporte de crudos en esos años por los problemas de exceso habidos en este tipo de flota; lo curioso -y lógico por otra parte- es que estos son los tipos que más interesaban en el país, -por ser los más eficientes (de menor tonelaje); la prueba adicional es que están espléndidamente cotizados en el mercado internacional.

c) Es preocupante también, ya en el año 1.980, la salida de otra flota especializada tan necesaria en el transporte marítimo español: 5 portacontenedores de una flota de poco más de cincuenta, 14 de carga general en una flota de 74 buques - en marco de 1.980 (ANAVE) y una cadena de buques de los que lejos de andar sobrante, nuestra flota resultaba ayuna (vease más abajo lo que se dirá sobre fletes).

d) La singularidad del tema exportaciones de buques reside además en que se produce a pesar de una legislación española que es, como veremos, sumamente restrictiva para estas operaciones, por lo que se ofrece como uno de los claros ejemplos sobre el alcance y voluntad real de las restricciones sobre el sector por la Autoridad Política.

En definitiva, pues, el negocio exportador juega negativamente (en términos sociales) porque se dá fundamentalmente en aquellos buques de más interés nacional y suponen la opción por la huida y no racionalización del negocio en los movimientos de crisis.

5. LA FLOTA ESPAÑOLA Y EL CONTEXTO MUNDIAL.

Para tener algún tipo de perspectiva sobre la evolución de la Flota Mercante española, intentaremos realizar algunas comparaciones con la evolución de la flota mundial y de algunos países especialmente relevantes en materia marítima. Para -estos fines habrá que prescindir de las fuentes habitualmente utilizadas hasta ahora -en su mayor parte provenientes de la Subse-
cretaría de la Marina Mercante-, para servirnos de fuentes que faciliten estas comparaciones, (constituídas básicamente por el Lloyd's Register of Shipping); esta fuente plantea problemas por incluir como flota mercante a los colectivos auxiliares de transporte y pesca, lo que obliga a tenerlo presente a pesar de su escasa trascedencia en términos de tonelaje (que no en número de buques).

La participación de la flota española en el -tonelaje mundial ha venido decreciendo progresivamente desde --- 1.900, en que suponía aproximadamente el 2%, hasta 1.950, en que sería del 1,4%, pasando por el 1,7% en 1.920, 1,8% en 1.930 y --- 1.935 (mínimo de los valores) y el 1,3% en 1.939 como consecuen-
cia de la destrucción producida por la guerra civil. A lo largo de los años cincuenta continuará aquel descenso (1,3% de 1.952 a 1.956), sólo modificado en términos positivos a partir de 1.956 y permaneciendo hasta 1.958 (1,6%; en 1.959 volverá a limitarse el 1,5% en que se mantendrá hasta 1.964 reduciéndose a partir de en
tonces al 1,4% (una breve mejoría se produce en 1.961 y 1.962); a pesar del fuerte crecimiento que caracteriza a los años sesenta -
españoles, la participación en el total mundial se mantendrá has-

ta 1.971 en el 1,4% elevará al 1,5% en 1.973, al 1,8% en 1.977 y al 2,0% en 1.978 y 1.979 (Lloyd's). Frente a esta participación, la de buques tanque ha sido el 0,9% en 1.950, el 1,1 en 1.960, el 1,7 % en 1.970 y el 2,4 en 1.977 y 3,17% en 1.979 (16), lo que informa sobre el papel de los petroleros en la flota española en términos relativos. En el cuadro XLVI aparece la evolución comparativa de la flota mercante española (incluida pesca y auxiliar de transporte) y la mundial, véase como hasta 1.967 el crecimiento de la flota española suele ser inferior al mundial y cómo en la segunda mitad de los setenta, mientras la flota mundial ralentiza, la española se dispara, lo que constituye un dato más sobre la singularidad del proceso español y sus motivaciones fundamentalmente internas (vinculadas en parte a la presión de los astilleros); no se dió -- aquí, por ejemplo, el fenómeno mundial a partir del 9 de Diciembre de 1.977, de que los desguaces petroleros fuesen mayores que las nuevas entradas (17).

En relación a otras banderas, el cuadro XLVII A y B, muestra entre otras cosas, cómo ha sido la flota española -- una de las más crecidas (tomando como base 1.955), detrás de las "Banderas de Conveniencia", la Unión Soviética y las gigantes de Japón y Grecia, y que éste avance relativo se produce sobre todo en los años setenta. Otros aspectos de interés consisten en la -- apreciación del crecimiento de las flotas de "Banderas de Conveniencia" (BBC) (el caso de Panamá, entre 1.930 y 1.950, es el más claro, pero es igualmente impresionante su evolución en los años -- más recientes), la persistente pérdida de flota de los Estados Unidos (hacia las BBC, como vimos), que se frenará precisamente en la

'segunda mitad de los setenta, etc.

Si la edad de la flota española en 1.960 era pésima con un 55% mayor de 15 años (por número de buques), la flota petrolera sólo tenía el 44% de ese intervalo de edad, e incluso, mientras nuestros buques eran viejos en comparación al resto del mundo, la flota petrolera poseía el 54% de su tonelaje con menos de 5 años (en el resto de la OCDE estaban en ese estrato sólo el 40% y en el total mundial el 41%). En nuestros días, la edad de la flota española es menor que la de la mundial, tanto en número (cuadro XLVIII) como tonelaje (cuadro XLIX), y en relación a las principales banderas (cuadro L). Pero esa juventud se da fundamentalmente en los buques petroleros.

La composición de la flota a mediados de 1.979 mostraba el rasgo diferencial de uno de los porcentajes más elevados de petroleros, frente a unos bajos en carga general y graneleros (Lloyd's).

6. CONCLUSIONES

A lo largo de las líneas precedentes ha quedado de manifiesto el proceso de desarrollo de la Marina Mercante española, sus momentos más sobresalientes en el rejuvenecimiento y ampliación de la flota, la introducción del gigantismo en algunas líneas de flota, la especialización petrolera, etc. En diversos momentos habrá de volverse sobre este capítulo para contrastar la existencia de relaciones entre las medidas de política económica y la evolución de la oferta de servicios total o de alguno de sus

elementos. Únicamente haremos referencia a unos pocos aspectos: só
bre el proceso de crecimiento:

a) la delimitación de la etapa de mayor crecimiento de la oferta de servicios apunta sobre todo a los años posteriores a la mitad de los sesenta, aunque sean de importancia los avances producidos en torno a 1.952 y 1.956.

b) características de ese proceso ha sido la -
especialización petrolera y granelera de la flota española hasta -
límites seguramente exagerados, si se compara con la alcanzada en
otros países de características similares a las nuestras.

c) a diferencia de lo expuesto anteriormente, -
apenas existe una flota adecuada de carga no granelera (carga, por
tacontenedores, ro-ro) y la que hay es de muy reciente aparición y
resulta insuficiente, como veremos, a pesar del fuerte y reciente
aumento de portacontenedores y ro-ro, además de no haberse produ-
cido avances de importancia en la de carga general.

d) la flota de pasaje resulta vieja y en decli
ve.

En términos harto generales (aunque válidos pa
ra este momento), puede decirse que las carencias o limitaciones -
de la flota española se sitúan en la falta de una flota adecuada -
para transporte de carga no granelera (en carga general y en porta
contenedores y ro-ro para líneas y tráficos transoceánicos) y de -
cargas especiales (gases licuados, productos químicos, frigorífi -
cos...). No parecen existir graves problemas en la flota de grane
les (sólidos y líquidos), aunque el tamaño de la española sea, por
lo general, superior al de las del resto del mundo; la edad en és -

-tos es similar a la internacional (un poco más joven en el caso de los petroleros).

V.III.- LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA ESPAÑOLA

1. INTRODUCCION: EVOLUCION, COMPOSICION, TRAFICO Y FLOTA

Uno de los mayores problemas con que nos en-contramos a la hora de valorar la actividad de la flota española consiste en la carencia de una información estadística mínimamente sólida. La publicación anual de la Subsecretaría de la Marina Mercante sobre "Tráfico de mercancías y pasajeros transportados por buque españoles", adolece de tantos errores que sólo con mu-chas limitaciones puede hacerse buen uso de ella. Aún cuando el nacimiento de esta publicación se produce en 1.955, en las entregas correspondientes a todos los años de la segunda mitad de esa década no dejan de advertirse graves "deslices" que hacen que sólo a partir de 1.960 pueda considerarse su información con cierta seriedad. En efecto, referidos al conjunto del tráfico, han de -- evitarse los siguientes errores:

a) las cifras de tráfico de 1.955 a 1.956 han sido sobreestimadas, como advierte la misma publicación en 1.958 (18).

b) sólo en 1.959 se computan los transportes realizados por buques de menos de 500 TRB y cargamentos de combustible y minerales; ese mismo año se vuelven a inflar las cifras. Todavía este año se reiteran las "...dificultades encontradas pa-ra el cómputo de las mercancías realmente transportadas" (19).

Para efectuar comparaciones, la información sobre la demanda de transportes que utilizaremos provendrá de la

Dirección General de Aduanas y, en otros momentos, de la Dirección General de Puertos. La primera de esas Direcciones ofrece sin em - bargo, algunas insuficiencias que conviene advertir. A partir de - 1.969 edita el volumen de "Comercio Exterior por Vías de Transpor- te", en el cual pueden encontrarse cifras de importaciones y expor- taciones por modos de transporte y que son, perfeccionadas, la pro longación de la información que venían ofreciendo anteriormente co mo un elemento más de las "Estadísticas de Comercio Exterior"; --- pues bien, no hay coincidencia entre la información ofrecida en la primera parte y la de su segunda (comercio exterior por vías de - transporte) por proceder la información básica de ambas, de "vías" distintas, poseer en el primer caso menor rigor que en el segundo y ser facilitadas por diversos sujetos de los intervinientes en el transporte; de ahí que hayamos tratado de averiguar la cobertura - que de nuestro comercio exterior realiza la flota española a través de la información que sobre la actividad de ésta ofrecía la Direc- ción General de Navegación (desde 1.977 no ha vuelto a salir), pro yectándola sobre la demanda de transporte (exterior) que ofrece la Dirección General de Aduanas (segunda parte de su volumen sobre Co mercio por Vías de Transporte). Conscientes de las limitaciones -- que entraña esta operación, se intentará establecer otros críte -- rios complementarios que permitan el conocimiento de tan importan- te cuestión del transporte marítimo. Para el período anterior a -- 1.960, donde las dificultades son lógicamente mayores, la misma in formación de la Dirección General de Aduanas puede servir de apro- ximación, pero ofreceremos alguna adicional también.

Como decíamos, hablar de tráfico marítimo es -

hablar de tráfico de cabotaje, importación, exportación y extranacional, éste último para denominar el transporte que un buque de bandera española realiza de una carga que no pertenece a nuestro comercio exterior. Interesa como primera medida, conocer la entidad de cada uno de ellos para lo cual el cuadro LI, nos ofrece -- una visión de síntesis de los años 1.965, 1.975 y 1.979. La importancia relativa que nos interesa es la referida a la unidad toneladas-milla, por ser ésta una unidad más explicativa que las toneladas a efectos de medir la actividad del sector, como puede apreciarse, la discrepancia es muy fuerte de optar por uno u otro sistema. De acuerdo con la información anterior, queda claro, que -- nuestro interés preferente deberá ir orientado a destacar la participación de la bandera española en las importaciones, por ser -- la más importante de cuantas actividades constituyen el transporte marítimo de nuestra flota, en torno al 80%. La información referida a las toneladas transportadas nos sirve, dado que no disponemos de otra, para apreciar la tendencia hacia la mayor importancia de tráfico exterior con el paso del tiempo y concretamente -- del tráfico de importación y extranacional. Aún cuando su fiabilidad es dudosa a otros efectos, la actividad de la flota española que publica para 1.955 la Subsecretaría de la Marina Mercante, -- abunda en la misma dirección, con escasos matices (49% cabotaje -- 10,6% exportación y extranacional y el 29% de importación).

Una primera aproximación a la evolución del -- transporte exterior realizado por la flota española, aparece en -- el cuadro LII-A y B, elaborado a base de la información suministrada por la Dirección General de Aduanas y el Instituto Nacional

de Estadística. A partir de 1.960, es menos imperfecta la información que aparece en el cuadro LIII-A y B, elaborado a base de información de la Subsecretaría de la Marina Mercante (Dirección General de Navegación); ésta, además informa del tráfico extranacional realizado por la flota española. En base a ambas pueden establecerse algunas conclusiones:

a) en cuanto al tráfico total, comprendido el de navegación extranacional, parecería haberse despegado en los años finales de la década del cincuenta y encontrarse con las más altas cotas de crecimiento en los comprendidos entre 1.967 y 1974 decreciendo desde entonces; esta impresión debe ser retenida por cuanto está en la base de los aumentos de flota ordenados y producidos en el mismo periodo. Los resultados en toneladas semilla para 1.969 a 1.976 precisan más correctamente el impacto real de las pretendidas crisis del periodo al encontrarnos con elevaciones -- anuales más fuertes que las referidas al tonelaje.

b) por tráfico, el cabotaje ofrece unos resultados negativos pero interesantes a la vez a nuestros fines. Tradicionalmente se ofrecen unos resultados para este tráfico donde las variaciones negativas apenas aparecen más que en unos pocos años del entorno de 1.960 a posteriores a 1.975; la información que suministra la Subsecretaría de la Marina Mercante, elaborada sobre las declaraciones de los armadores, ofrece mayores frecuencias de este género lo que podría estar en relación (no necesariamente) con el hecho de que no toda la demanda de transporte de cabotaje fuera satisfecha por la flota española y se estuviera dando el fenómeno de simulaciones de tráfico exterior que en realidad

son cabotaje (y así anotadas por la D.G. de Puertos) por parte de armadores nacionales o extranjeros; algo similar a lo que de los primeros refería en 1.978 Sancho (20).

c) el tráfico exterior presenta panoramas diferentes: unas exportaciones bastante anodinas, un tráfico extra-nacional muy oscilante y unas importaciones (componente fundamental del transporte marítimo, no se olvide) fuertemente crecientes, por lo general, con las excepciones de 1.959 y 1.963 (la de 1.956 se debe a la sobreestimación en que se incurrió al calcular 1.955) y las posteriores al 1.973. Pero incluso dentro de esos años en que la actividad de la flota en importaciones marítimas resultó decreciente respecto al año anterior, hay que distinguir aquellos en que se produce como consecuencia de la salida al tráfico exterior o el desplazamiento al de exportación, como 1.973 y 1.974 -- tras los cuales se produce el fenómeno inverso de retirada al mercado interior "asegurado" y a fletes superiores en los tráficos protegidos a los internacionales y volver a salir en 1.978 y 79 -- (por razones distintas como veremos) y en menor medida en otros años (como 1.960).

La composición del transporte efectuado por la flota española muestra cierta coincidencia en los grupos de -- productos más importantes, cuadro LIV, de minerales, cementos, petróleos (sección V) y fosfatos que apenas ha experimentado variaciones sustanciales desde 1.965. No sucede lo mismo en el caso de las exportaciones, sustancialmente afectadas por el tráfico del cemento (sección V) y hierro (sección XV). La variación más destacable en el tráfico de importaciones se refiere al aumento de pe-

so relativo de las mercancías que componen la sección V (petróleos, minerales, etc), algo similar a lo que sucederá en el tráfico ex - tranacional y que no es más que el reflejo de la especialización - granelera (sólidos y líquidos) de la flota española, en unos tráfi - cos que evidentemente son importantes en el transporte marítimo mun - dial.

En el cuadro LV se presentan aquellos produc - tos que en 1.975 dieron mayor ocupación a la flota española, de -- utilidad posteriormente para establecer comparaciones en la cober - tura de las necesidades nacionales de transporte. Dichas mercancías ofrecen ciertas disparidades en la línea señalada en el párrafo an - terior con aquellas que protagonizaban la ocupación de la flota en 1.960 de acuerdo con los cálculos realizados por la propia Subse - cretaría de la Marina Mercante () y que eran:

Cabotaje	Exportación	Importación	Extranacional
Carbón	Minerales	Fosfatos	Fosfatos
Minerales	Piritas	Carbón	Madera
Piritas	Lingote	Madera	Lingotes
Maderas	Potasa	Chatarra	Chatarra
Hierro	Sal	Sulfato amónico	Fertilizantes
Fertilizantes	Tomates	Algodón	Azufre
Sal	Naranjas	Yuste	Azúcar
Plátanos	Fruta	Trigo	Cereales
Tomates	Carga general	Cebada	Trigo
Cereales	Carburantes	Aceite soja	Maíz
Carga General		Carga gral.	Carga gral.

Fuel-oil	Petroleo Crudo	Petroleo crudo
Gas-oil	Gas-oil	
Gasolina		

Muy recientemente estimaciones realizadas por ANAVE presentaban una composición de la actividad de la flota española -expresada en% de las toneladas movidas- del siguiente tenor (22).

<u>Importaciones (1979)</u>		<u>Exportaciones (1978)</u>	
Crudos	67,3	Cemento y	37,8
Mineral Hieto	4,1	P.P.Siderug.	22,4
Carbón	4,6	Tierra y MM no metálicos	5,9
Cereales	11,12	Derivados de Petroleo	3,7
Habas de Soja	1,4	Productos químicos	6,9
Fosfatos	5,5	Maderas y textiles	3,3
Gases licuados	1,0	Resto	20,0

<u>Tráfico extranacional (1.978)</u>	
Cereales y semillas	12,5
Alimentos y vegetales	12,3
Tierras y MM metálicos	9,2
Pp. petroleíferos	14,6
Gases licuados	7,2
Abonos	8,0
PP químicos	6,2
PP siderúrgicos	7,7
Otras	22,3

Esta estructura de actividad define por sí sola las suficiencias y carencias de flota en graneles (sólidos y líquidos) y carga general, respectivamente. Y ello ha de entenderse sin olvidar que los graneles forman el grueso del tonelaje de nuestro comercio exterior marítimo y que, en consecuencia, la especialización de la flota en esos transportes tiene que ver con el hecho de que formen el núcleo principal del transporte marítimo. El problema así apuntaría, no tanto a cuestionar (de entrada) por qué tan altas coberturas en los graneles (sólidos y líquidos), cuanto por qué no se cubre mínimamente el resto de los tráficos. De momento nos vale con eso y con no olvidar que el volumen no -- granelero no es muy grande: los grupos 2, 13 a 17 y 19 a 21 -- considerados habitualmente "mercancía general" (23) -- de nuestra clasificación (24) arrojan los siguientes resultados para 1.978:

4.675. 10^3 T.métricas = 5,99% de las importaciones marítimas
 12.148. 10^3 T.métricas = 42,60% de las exportaciones marítimas
 16.823. 10^3 T (total) = 15,78% del total.

Pero aunque no de gran volumen, sus fletes, como veremos, son muy superiores a los de los graneles. La Flota española no tiene paralelamente un 15,18% de su actividad destinada a estos tráficos pero, por si el argumento de remitir todo el problema a su aparición principal en las exportaciones (sobre las que, ya se sabe, el control del armador español es menor), hay -- que decir que ni siquiera se da ese 5,99% de sus importaciones...! y la Balanza de fletes será testigo!

Antes de pasar a examinar la cobertura por el

pabellón nacional de las necesidades de transporte marítimo exterior y hacer referencia a la evolución del tráfico de cabotaje en relación con otros modos de transporte alternativos, es conveniente pararse un momento para ver la evolución de la flota y el tráfico y examinar la marcha de la productividad de aquella.

Respecto a la relación entre el avance del -- tráfico y el crecimiento de la oferta de servicios, el cuadro LVI nos muestra el ritmo bien distinto de uno y otra a lo largo de la mayor parte del período 1.955-1.979. En efecto hasta muy recientemente, en los setenta, el crecimiento de la flota no alcanza al -- del tráfico y cuando esto se produce, el salto es tan grande en -- el aumento de la flota y el del tráfico es tan bajo que el tradicional desajuste (por exceso) entre demanda y oferta de transporte marítimo, se reducirá con cierta rapidez.

El indicador de productividad utilizado para la totalidad del intervalo 1.955-79 "toneladas transportadas/TRP", muestra los avances registrados en los años anteriores a los setenta, fecha a partir de la cual (1.970) se produce un descenso -- aparente; decimos aparente porque en términos reales no tendría -- por qué ser así, salvo que se hubiese producido un acortamiento -- de distancias, cosa que no ha sucedido. El cociente expresado en "toneladas-milla/TRP" aclara esa situación para los escasos años en que la Subsecretaría de la Marina Mercante facilitó esa información, de manera que, finalmente, en los años setenta se produce una evolución más positiva de la que las toneladas transportadas presentaban.

2. COBERTURA, TRAFICO EXTRANACIONAL, COMPETENCIA INTERMODAL.

No existe, como ya se dice, una estadística -- oficial o privada mínimamente fiables, que informen sobre la participación de las flotas de las distintas banderas en el tráfico exterior español, no obstante lo cual pueden realizarse ciertas aproximaciones ilustrativas de aquella a partir de los datos de la D.G. de Aduanas y el I.N.E. (25). De acuerdo con estas fuentes puede -- afirmarse (vease cuadro LVII):

a) existe una mayor diversificación en el transporte de salidas que en el de entradas, más concentrado en unas -- cuantas banderas, de las que destaca la española, liberiana, griega, alemana, noruega, soviética, inglesa y panameña, que conjuntamente representan el 80% de las entradas no petroleras; estas mismas banderas no representan, por el contrario, más que el 66% de -- las entradas.

b) aquella concentración se da mucho más agudamente en el caso de los productos petrolíferos (crudos y productos propiamente dichos) partiendo de una mayor significación de la propia bandera española en el mismo que junto a la Liberiana (13%), transportaban las tres cuartas partes del total.

La estadística que elaboraba la D.G. de Aduanas sobre fletes y seguros extendía su ámbito a la carga transportada y a las banderas que participaban en dicho transporte. De acuerdo con dicha información, a mediados de los sesenta, las banderas española, liberiana, noruega, panameña, inglesa, alemana y griega concentraban el transporte marítimo de importación española y las mis

mas banderas aunque en proporción distinta el tráfico de exportación; más concretamente, la distribución de tonelaje transportado por las banderas más frecuentes en nuestro tráfico marítimo era - el siguiente (26):

BANDERA	% de importaciones	% de exportaciones
española	41	14
alemana	5	16
griega	3	3
holandesa	3	8
inglesa	5	12
italiana	3	4
liberiana	1,2	6
U.S.A.	3	1
noruega	9	11
panamena	6	6
total	90%	81

La participación de las banderas de la comunidad en el tráfico marítimo exterior era en 1.977 de sólo el 10,3%; 8,46% en las entradas y 16,13% en las salidas; pero a diferencia de la demanda, la entrada de Grecia (la de Portugal no altera sustancialmente la situación) en la C.E.E. habría elevado la cobertura de los pabellones de la C.E.E. al 17,5% en "grosso modo", pasaría a equilibrar su participación en el transporte en relación a su participación en el comercio con España (27).

Una idea global de la evolución de la cobertura

ra de las necesidades nacionales por la flota de pabellón español aparece en el cuadro LVIII para los años posteriores a 1.940; su interés estriba más que en la precisión, en arrojar luz sobre esos años anteriores a 1.955 respecto a los cuales se sabe tan poco. - Destaca, por ejemplo, el aumento experimentado en los años de la Segunda Guerra Mundial, en respuesta lógica a la ausencia de competidores, para caer nuevamente a su final; asimismo, aparece con cierta precisión la mejora producida con posterioridad a 1.958 -- aunque los resultados de los primeros años obedezcan más al retraimiento del comercio marítimo y al importante volumen de flota petrolera. La cobertura de las importaciones es en todo momento superior a la de las exportaciones.

El cuadro LIX aporta información adicional - del tráfico extranacional y supone, al menos en principio, una mayor precisión respecto al transporte efectivamente realizado por la flota española. Sus resultados no difieren mucho en términos - generales de los obtenidos en el cuadro anterior: mejora en el entorno de 1.960, 1.970 y posterior a la crisis de los setenta; sí discrepa, sin embargo, respecto a 1.955 por el error advertido - de la Subsecretaría. Coincide igualmente el enorme desequilibrio entre la cobertura de importaciones y exportaciones, tan exigua - ésta que se verá mejorada muy escasamente en los años 1.975 y si guientes y que viene mostrando una tendencia descendente desde el comienzo de los sesenta.

Se ha querido comprobar cual sería la participación de la bandera española en el tráfico exterior nacional en el supuesto de una total utilización de la flota en el mismo. Para

ra ello, se ha sumado a lo transportado de nuestro comercio marítimo exterior el tonelaje correspondiente al tráfico extranacional. Resulta así, que ni siquiera en ese caso nos encontramos por encima del 60% más que en 1.978, año en el cual ANAVE facilita -- una cifra elevada de tráfico extranacional y que, al no ser oficial y dado su carácter estimativo, debe valorarse con cautela. El impacto del tráfico extranacional es relevante, además de con posterioridad a 1.975, en 1.973, 1.974 y 1.956, como más sobresalientes.

El estudio realizado por la SOCIEDAD DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE para el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones en 1.979-80 (28), sobre el que volveremos a hablar más adelante al referirnos a la Balanza de Fletes, examinó la bandera que había transportado las importaciones marítimas españolas de 1.978; sus resultados son extraordinariamente interesantes al precisar por primera vez la cobertura de la bandera española de los productos más importantes de nuestras importaciones incluidos en una amplia muestra que se tomó de referencia. En efecto, como aparece en el cuadro LX, una primera impresión deducida del porcentaje transportado en bandera española, 66, 4%, llevaría a engaño por no tener en cuenta la enorme diferencia entre unos productos y otros; las únicas importaciones bien "cubiertas" por nuestra flota son las de crudos --sobre cuyo porcentaje, 85,4%, habremos de volver en el apartado destinado a este importante tráfico, resultan decisivos para el conjunto de las importaciones dado que representan más de la mitad del total--, abonos (división 20 de la CETE) y cereales (división 5 de la CETE, cobertura del 67,9%; también es de cierto relieve la cobertura de hullas y aglomerados --

(división 27, 48,6%).

Pero conviene tener en cuenta que gran parte de estos tráficos están protegidos mediante una reserva exclusiva a la bandera española y otras prácticas. Limitándonos al primer supuesto, la reserva funciona estrictamente en el transporte de crudos y cereales; pues bien, si descontamos estos productos de las importaciones totales resulta que la cobertura de las importaciones desciende al 40% (descontado sólo el tráfico de petroleo crudo) y 34,1% (deduciendo también el de granos), respectivamente. - Pero si proseguimos deduciendo los fosfatos y el carbón, sobre los cuales existe, si no una reserva formal (al menos en el caso del primero, porque las hullas están en relación de comercio de Estado), sí una preferencia de carga en la práctica hacia los buques de bandera española, en ese caso resulta una cobertura del pabellón nacional de sólo el 25% de las importaciones (restando solo los fosfatos, división 20) o del 20,3% (si detraemos el tráfico de carbón).

Cualesquiera que sean las aclaraciones que deban hacerse, lo cierto es que nuestra flota cubre el tráfico de las importaciones de graneles pero apenas el resto de las importaciones. Este hecho es perfectamente coherente, además con la baja cobertura alcanzada en las exportaciones marítimas y con lo ya manifestado sobre la especialización en graneleros sólidos y líquidos de nuestra flota Mercante. Pero su importancia radica en el grado de desaprovechamiento que pueda producirse en el país (el factor estratégico) en un momento determinado ante la falta de flota y en el valor de los fletés generados (ingresados), menores que

los que habrán de pagarse a los armadores de otras banderas (véase más abajo al tratar el tema de los fletes).

A conclusiones similares se llega a partir -- del análisis de los transportes realizados por la flota española en 1.976 en base a los de los facilitados por la Subsecretaría de Marina Mercante, que aparecen en el cuadro LXI. Se han seleccionado una serie de transportes realizados en buques de bandera española sobre los que existe reserva de carga por tratarse de productos objeto de comercio de Estado (algunos de los más significativos); del mismo modo, se han seleccionado las cantidades que se -- han importado --por todas las banderas-- de esos mismos productos. Las conclusiones a que da pie son similares a las del párrafo anterior: a) estos productos representan la mayor parte de las importaciones marítimas (73%), y b) la cobertura de las importaciones totales a que da lugar es superior debido a los altos valores de aquéllas; de otro modo: la cobertura de las importaciones no -- reservadas vía comercio a Estado fue en ese año del 25,3% (5.542/21.937).

Es interesante observar la evolución del tráfico extranacional de la flota española porque constituye un buen indicador de las preferencias de nuestros armadores por la salida al mercado internacional. En efecto, el cuadro LXII nos ilustra -- lo intuitivamente esperado: los años de mejores fletes internacionales son los que presentan unos valores mayores de este tipo de transporte. Así 1.955 y 56 (Suez) o 1.973 y 1.974 como más sobresalientes; pero también parece haber obedecido a momentos en que la capacidad de transporte rozaba la suficiencia para las necesi-

dades de algunos tráficos que son precisamente aquéllos en que se centra la participación del tráfico extranacional (crudos, granos, etc.); ese será el caso de los años posteriores a 1.975 en que las salidas coinciden con altos niveles de cobertura de las necesidades nacionales; sería el caso también, aunque en medida inferior, de 1.970 y 1.963 entre otros. Debe cuidarse, sin embargo, de caer en interpretaciones inmediatas respecto al valor de una elevada presencia en el tráfico extranacional pues como advertía el propio subsecretario de Marina Mercante respecto al de 1.973. "Este espectacular crecimiento en la participación de nuestra flota en el tráfico extranacional se debe en una gran parte a los fletamentos por tiempo a firmas extranjeras, principalmente "bulkcarriers" cuya cifra total de tonelaje fletado sobrepasó en 1 de Julio las 565 mil toneladas de peso muerto" (29).

En los cuadros LXIII y LXIV se presenta una visión panorámica de la cobertura de las necesidades de transporte satisfechas por la Marina Mercante española en los productos significativos de los que daba cuenta OFICEMA en sus Memorias anuales hasta 1.976 y, a partir de entonces, viene haciendo la nueva patronal del sector, ANAVE. Sin ese carácter de veracidad oficial, incluso con numerosos errores, su valor es indicativo de la diferente satisfacción en unos y otros tráficos y productos, además de ofrecer una mínima perspectiva histórica que complementa la información (oficial) de la Subsecretaría de la Marina Mercante; algunos de esos productos serán examinados posteriormente con más detenimiento. Para completar esa visión de conjunto, en los cuadros LV y LXVI aparece la información relativa al valor de ese en

transporte en toneladas métricas de manera que se posea así una - referencia del peso comparativo de cada importación (aunque no es objeto específicamente de este apartado ya que se vió al hablar - de la demanda de transporte, a dónde habrá de remitirse cualquier pretensión de ampliación) a efectos de apreciar la incidencia de las cifras anteriores de su cobertura.

En términos generales se formula la siguiente conclusión: lo manifestado sobre la concentración de la actuación de la flota española en los tráficos protegidos desde siempre (a partir, lógicamente, del momento en que tiene sentido hablar de - libertad relativa de navegación, en 1.963). Esa, y no otra, es la - información que soporta ese elevado nivel conseguido en los cereales (maiz, sorgo, cebada, trigo, etc..), en los crudos, el café o la carne congelada, por citar algunos de los de comercio de Estado, frente a la exigua participación en aquéllos sobre los que no hay control o reserva, a pesar de su idoneidad para el transporte por la flota española (granelera) con las habas de soja, el mineral de hierro (a pesar de los buenos oficios de las empresas Públicas) y, en general, cualquiera de los productos de exportación española (aunque aquí pudiera argüirse que se debe en parte al predominio del comprador, que decide la bandera). Es más, existen algunos productos en los que la mejoría en la presencia de nuestros buques se presenta a partir del momento en que la Administración -- "gestiona" su carga ante las autoridades de otro Estado (caso del azúcar), entre otros).

Para cubrir en alguna medida el vacío informativo del tráfico de exportación posterior a 1.976 traemos aquí las

estimaciones realizadas por ANAVE que aparecen en su Memoria de - 1.979 relativa a 1.978 (30): en cemento y cales, que constituyen el transporte más importante de exportación marítima (37,8%), -- una cobertura del 21,2% en productos siderúrgicos (que represen - tan el 22,4% de la actividad total de exportación marítima), 30,7 %; tierras y minerales no metálicas (5,9%), el 10,2%; derivados - del petróleo (3,7), 6,5%; productos químicos (6,9), 36,7%; maderas y textiles (3,3), 30,0%; resto de mercancías (20% anual del tráfi - co de exportación de nuestra flota), 15,5%. Estos resultados se - preveían estables para 1.979. Como en ningún caso se explica, de donde y cómo se obtienen esas cifras, debe tenerse en cuenta que en 1.977 emplearon el método de proyectar el porcentaje de 1.976 (procedente de la información de S^a MM) a la demanda total cuya - información facilitaba D.G. Aduanas.

Si en el tráfico exterior una forma de cono - cer la marcha de la actividad de la flota con relación a las nece - sidades de sus servicios consiste en el exámen de la cobertura de éstos, en el caso del tráfico de cabotaje, al que se dedicará más adelante un apartado específico, habría que medir tal resultado - en términos comparativos con otros modos de transporte. En tal -- sentido, la evolución del tráfico de cabotaje ha sido poco prome - tedora en relación al modo de transporte terrestre y menos desfa - vorable que la del ferrocarril (31); pero lo anterior ha de ser - matizado en dos sentidos: que la hegemonía de la carretera es un fenómeno generalizable en la mayoría de las economías de mercado de nuestro entorno económico y político -- como resultado de opcio - nes de política económica asentadas sobre el consumo de una ener -

gía barata y la localización de potentes grupos de interés en torno al sector, entre otras cosas-, y que los resultados del transporte marítimo han sido negativos allí donde se ha presentado como modo alternativo: líneas regulares en los años cincuenta, y graneles y carga general en los sesenta y setenta, manteniéndose en aquellos segmentos de tráfico donde no existe modo de transporte competidor, como en el de productos derivados del petróleo, tráfico insular y poco más.

3. ESPECIAL REFERENCIA A LA ACTUACION DE LA FLOTA ESPAÑOLA EN EL TRANSPORTE MARITIMO DE ALGUNOS PRODUCTOS: HIERRO, CARBON, FOSFATOS, CHATARRA, OTRAS MERCANCIAS; TRANSPORTE DE PASAJEROS.

A continuación se hace un breve resumen de la actuación de la flota española en algunos de los tráficos de mayor relieve o, al menos, de mayor importancia relativa en toneladas -- transportadas. A la vista de la relación de mercancías es claro -- que no se tocan aquí aquéllas que, por su gran trascendencia para el tráfico y para nuestro estudio, se ha considerado mejor tratar aparte como subconjuntos de la Marina Mercante; es el caso del cabotaje, las importaciones marítimas de crudos, de granos y el transporte de líneas regulares exteriores. Para su particular conocimiento haya que remitirse a aquella parte, pero el perfil de su situación queda ya definido al hablar de la situación de la flota y cobertura española.

Hierro

Las importaciones vía marítima de mineral de hierro comenzaron a ser un tráfico de cierto interés a mediados - de los sesenta, pero el salto más espectacular en su crecimiento se produce en 1.970, que llega a multiplicar por cuatro la del año anterior, valor que mantiene hasta 1.975 en que comienza a descender véase cuadro LXVII. En 1.978 representaba el 5,75% de las importaciones marítimas (32), y su transporte, el 4,1% del efectuado en importaciones por la flota española (33). La procedencia de estas importaciones ha sufrido cierta alteración de importancia en los años de los que se dispone de información (1.970 a 1.975) como puede verse en el cuadro LXVIII; no obstante, se mantiene el - protagonismo de la procedencia de Latinoamérica en el conjunto de las zonas.

La actuación de la flota española en este tráfico parece haber estado caracterizada por el signo de la inestabilidad y el declive hasta 1.970. La espectacular variación de este año que se ve continuada en 1.971 y 1.972 para mantenerse con posterioridad hasta la nueva caída de 1.976 y siguientes. Resulta bastante desigual la cobertura del pabellón nacional para los distintos puntos de abastecimiento, no siendo precisamente mayor en los trayectos más distantes.

Carbón

El carbón es otro de los tráficos importantes por su volumen en el transporte marítimo español; más aún las pers

pectiva de desplazamiento del consumo de energía petrolífera hacia otras formas- y en particular la del carbón-, convierte el -- tráfico de importación de este producto en uno de los más animados del futuro. En 1.978 representó el 4,6% de las importaciones marítimas españolas y en 1.979 el mismo porcentaje de las transportadas en buques españoles (34).

Aún cuando nunca fue muy elevada la participación de la bandera española, resulta claro -ver cuadro LXIX- que a partir de 1.963 se produjo una variación sustancial (de descenso) que tuvo su mínimo en 1.965/66 y de la que se fue reponiendo lento y progresivamente hasta obtener máximos en 1.973 y 1.976. En general puede afirmarse que la cobertura del pabellón nacional experimentó mejoría cuando el carbón procedente de Estados Unidos -era menos importante en relación al conjunto -cuadro LXX- y en -- los años posteriores a 1.975, porque la crisis implicó exceso de capacidad en este tráfico.

Dada la buena relación de sustitución que existe entre la flota dedicada a este transporte con la de granos y mineral de hierro, la evolución de aquella está estrechamente unida a las vicisitudes que experimentan estos. Concretamente, la caída de 1.963 y subsiguientes tiene que ver con el abandono de este tráfico en beneficio del de cereales (35). Paralelamente pero en sentido inverso se produce una afluencia al transporte -en perjuicio del de cereales en los años 1.972 a 1.974 en que los fletes -oficiales de transporte de granos resultan menos atractivos de lo que eran hasta la fecha, por la buena evolución de los internacionales; este desplazamiento enlaza casi con el que deberá producir

se en parecido sentido en los años 76 y siguientes, ahora ya por exceso de capacidad en el tráfico de granos; de ahí que la mejora de cobertura se mantenga unida al hecho de que la procedencia mayoritaria sea de los Estados Unidos. Con todo, la distensión que se produce en la cobertura de los cereales en 1.978 y 1.979 vuelve a provocar una caída en el grado alcanzado antes(36). Otro de los factores que colabora a esa menor actividad de la flota española en el tráfico de carbón es la nueva composición de los puntos de aprovisionamiento que incorpora un 15% de los mismos en Australia, donde la bandera española no consigue una sola carga en 1.978 y --- 1.979 (37).

La buena evolución experimentada por este tráfico creciente en los años posteriores a la crisis de la energía y sobre todo la extraordinaria perspectiva de un volumen de importaciones de 15 millones de toneladas para 1.985 (tres veces la de 1.979) derivados del plan energético, ha concentrado la atención de los armadores en él. Las coordenadas de que se disponen en este momento se limitan al hecho de la formación de dos sociedades de importación -una privada y otra con fuerte presencia del Sector Público-, en las informaciones verbales sobre la existencia de importantes movimientos de aproximación de algunos armadores vinculados al tráfico de crudos y granos así como de otros presentes - en transportes de graneles, interesados en participar en el del - carbón.

Los planes de ANAVE (38) detectan la necesidad de aumentar el tonelaje disponible en sólo un 15% del existente - en la actualidad -750.000 TRB en una primera fase del Plan- en bu

ques de tamaños 130 a 160 mil TRM y de 60 a 75.000 TPM, para evaluar las necesidades en 1.987 en 1.9 millones de TMP. Pero lo más curioso es que vuelve a repetirse el viejo método de implantar el proteccionismo: a) amparándose en la cobertura que les otorga la cautividad de la adquisición de buques ("que provoca un sobre coste próximo al 30% de los costes fijos de explotación"!!!), que hace no competitiva la flota española con relación a la exterior, - b) piden que "...se ofrezca como primera opción a las compañías navieras españolas que atiendan con buques propios este tráfico, por lo que la contratación de compra debería ser fundamentalmente en términos FOB...". No para en eso el caso sino que "...consideran que se debe garantizar una fracción del aprovisionamiento - mediante un contrato a largo plazo"; un 70% de las importaciones será realizado en este régimen, y su reparto, equilibrado entre los diferentes importadores, se haría mediante cómputo trimestral por una comisión mixta; c) las peticiones no se limitan a -- una reserva de tráfico sino que se extienden a medidas de apoyo a la adquisición de esos nuevos buques, en concreto: Primas a la -- Construcción del 15% (equivalentes a las de exportación de buques), condiciones de financiación de 1.980 y cobertura de los créditos hasta el 85% del valor de la adquisición (característica también de las exportaciones de buques). Todo un alarde de deseos de liberalización (39).

Fosfatos

Es otro de los tráficos importantes de importación como se ha apuntado. Parece haber poseído cierta estabilidad

hasta los sesenta en que creció de un modo mas acusado. En 1.979 representaba el 5,5% de la actividad importadora de nuestra flota y el 3,9% del total importado vía marítima (40).

Uno de los rasgos mas sobresalientes de la participación de la bandera española en este tráfico consiste en que, aunque importante, lo es para las zonas de aprovisionamiento próximas (Sahara). De este modo, por ejemplo, los años en que ha sido más baja de los ordinario -ver cuadro LXXI- se debe al mayor precio de las importaciones procedentes de Estados Unidos. Este es el caso de 1.972 (ninguna participación del pabellón español), 1.969 (idem, con el agravante de que aquel año las importaciones procedentes de USA eran un 24% del total), 1.966 y 1.967; puede afirmarse que tal fenómeno reviste caracteres de generalidad. La propia Asociación de los armadores hará reiterada mención a este fenómeno justificándolo en que "los fletes del mercado internacional resultan antieconómicos para nuestros buques" (41); la flota que realiza este tráfico estaba formada por TACSA y por los que "después de efectuar viajes con carbón desde el Norte de la Península, aprovechan sus retornos para cargar sus bodegas con este mineral" (42). La clave de la buena participación de algunos años estriba, al parecer, en que el 90% de las importaciones procedentes como se ha dicho del Norte de Africa- son realizadas por la firma SAIQUI (43). Puede añadirse el hecho de que esos países africanos no cuentan con una flota con capacidad de transporte suficiente y que España posee un cierto ascendiente sobre el área de procedencia.

Se trata de uno de los tráficos que gozaba de

especial atención en los cincuenta, como acredita el hecho de que sus fletes eran oficialmente fijados en 1.952 y 1.957; en 1.952 - era de 130 "ptas/tonelada" para el tráfico procedente de Norte de Africa; en 1.957 se fijó en 205 para aquél y 520 ptas/t. para el procedente del Golfo de USA. Con todo y a pesar de los cuidados - establecidos en 1.959 que llevaban consigo, no se olvide, la in - tervención protagonista de OFICEMA en cualquier fletamento, no se consiguió frenar "'la huída de barcos al mercado internacional'", si bien no hubo "'necesidad de acudir... a la requisa'" (44).

Chatarra

La chatarra es uno de esos productos en los - que la flota española tenía cierta presencia pero cuya desaparición es más patente. Con bastante entidad en los cincuenta -época singular-, los sesenta serán unos años de decadencia por más que el tráfico se rehaga a finales (1.968 y 69) y salte a 1,3 millo - nes en 1.970 - para llegar en 1.976 a los 2,4 millones de toneladas; el desinterés es tan grande que la revista "Oficema" dejará de consignar este tráfico entre los importantes para la - flota española; el año 1.975 la flota española transportaría --- 316.000 Toneladas (el 15% de las importaciones realizadas) y en - 1.976, 409.000 Toneladas (17% del total importado), con lo que - se mejora la situación en que se encontraba en 1.970 (del 12% -- aproximado) (45).

En 1.970 las chatarras de hierro (1.344 mi - llas de T.) eran el 2,5% de las importaciones marítimas, cifra --

que pasó a ser el 2,8 (2.062 miles de T.) en 1.975 y el 2,2% en -
1.978 (1.680 miles de T.) según la D.G. de Aduanas (División 24 -
de C.E.T.E.). No existen otros datos que los aportados sobre la -
actividad reciente de la flota española en el citado tráfico.

Otros Productos

Existe un importante grupo de mercancías sus-
ceptibles de englobarse en la genérica denominación "mercancía ge-
neral", transportado en buques no graneleros y, en la mayor parte
de los casos, a través de buques de línea regular. De ellos vamos
a hacer referencia a los siguientes, singulares en la historia --
más reciente de la Marina Mercante Española:

AZUCAR: Tráfico importante en toda la década
de los sesenta, apenas es tocado por la flota española a partir -
del momento en que es significativo -1.963-, en un principio por
la "cohartada" del boicoteo a que se ven sometidos por parte de -
la I.L.A. (Asociación Internacional de Trabajo) de impedir que --
atraquen en puertos americanos los buques que realizan tráfico --
con aquella nación, con lo que sólo participaban en el tráfico --
los buques que tenían línea regular con Cuba. A pesar de ello no
se obtendría una participación significativa hasta que en 1.975 -
se adoptaron acuerdos con Cuba sobre el transporte de esta mercan-
cía; llegará con ello, a ser totalmente transportado por buques -
españoles en 1.976, interviniendo OFICEMA, como asociación patro-
nal, en la organización del tráfico y (lo que es más importante)
representación de los armadores ante la CAT; en esa mejora habría
de tener una participación notable la Dirección General de Navega

ción (46).

ACEITES COMESTIBLES: Uno de esos tráficos que se desarrollaron a partir de 1.955, al filo de los acuerdos con los U.S.A. en el que tendrá una cierta participación la flota española hasta 1.960, fecha en que se adoptaron medidas liberalizadoras de su comercio por la vía de hecho; esta liberalización haría que los buques españoles mostrasen su ineficiencia porque desaparecerán del tráfico radicalmente a partir de 1.961, debido --dirán los armadores-- a la inexistencia de buques tanque especializados en la flota española.

CAFE: Producto cuya liberalización se acordó en 1.979; transportado básicamente por buques de línea regular, -sus orígenes están centrados en América del Sur y Africa; durante años constituyó uno de los tráficos más rentables para las Compañías que lo efectuaban (YBARRA fundamentalmente), por ser carga -asegurada y disfrutar además de flete oficial protegido.

Ya se han hecho varias referencias al tema --del transporte de las exportaciones marítimas y de la escasa participación de la bandera española. Una más consiste en la pérdida del tráfico de exportación de agrios que fué a parar a otras banderas y sobre todo a otros modos de transporte (el ferrocarril). Ya en un informe de la Subsecretaría de Marina Mercante de 1.961 (47) se hacía hincapié en que aquel retroceso se debía en gran medida a la inexistencia o falta de idoneidad de los buques que --servían ese tráfico. Por otra parte, las normas dictadas sobre el desarrollo de las campañas exportadoras exigían unas condiciones en la prestación de servicios (velocidad, refrigeración, etc) que

no cumplía la navegación marítima, particularmente la española, - que sólo cubría en aquel entonces (1.961) el 17% de las exporta - ciones realizadas por mar.

Tráfico de Pasajeros

Considerado en términos globales parece haber experimentado un importante crecimiento en los años sesenta (188% de 1.960 a 1.970). Se trata fundamentalmente de un tráfico de cabotaje (superior al 80%), si nos atenemos al número de pasajeros pero en ningún caso si se expresara dicha actividad en relación - también a la distancia. En el cuadro LXXIII podemos apreciar algunos rasgos:

a) el cambio de situación que se produce en - el año 1.962 a partir del cual las entradas son superiores a las salidas.

b) la irregularidad del mismo con bruscos y - frecuentes movimientos.

c) las inflexiones a la baja de la primera mi tad de los sesenta y a partir de 1.973.

Del tráfico interior de pasajeros lo más sig - nificativo es observar su evolución, fuertemente creciente, a par tir de los primeros sesenta.

Sobre la participación de la bandera española en el transporte exterior de pasajeros cabe decir que ha sido por lo general, muy insuficiente, si se exceptúan los años cuarenta - (en que apenas tenía entidad); también parece retomarse cierta po sición en los setenta, etapa en que históricamente el transporte

exterior de pasajeros está vencido técnicamente por otros modos.

La mayor parte del transporte de pasajeros -- realizado bajo la bandera española corresponde al tráfico denominado de "Línea de Soberanía" actualmente servido por la Cía TRANS MEDITERRANEA. Las otras compañías que operaban en pasaje eran: - Cía TRASATLANTICA, YBARRA, Cía NAVIERA AZNAR y NAVIERA PINILLOS; esta última con menos tradición, participa en el trayecto Península Canarias; en muy menor escala y con carácter temporal estuvieron en él también NEASA (con dos líneas, una a Oriente Medio y -- otra a Norte de Europa), Cía MARITIMA NERVION (con la línea Bilbao, Golfo de Méjico-Barcelona) y FERRY GOMERA con transporte interinsular canario en los años setenta. Las grandes compañías en el sector eran las cuatro primeras y, en el tráfico exterior, -- TRASATLANTICA, AZNAR e YBARRA, navieras de gran tradición en el sector marítimo en general.

Merece la pena hacer consignación de algunos hechos acaecidos en la década de los setenta en materia de líneas de pasaje y sus navieras. La situación tradicional venía definida por la existencia de las tres líneas a Norte, Centro y Suramérica de TRASATLANTICA, la línea Canarias-Reino Unido de AZNAR, que - hasta 1.968 tenía también una línea Sudamérica, dos líneas de YBARRA (una a Sudamérica, otra a Italia más reciente que aquella), - la de MARITIMA NERVION al Golfo de Méjico y las dos de NEASA, desparecidas ya en los setenta, sin tener en cuenta las de Soberanía y las dos de PINILLOS a Baleares y Canarias (48).

El año 1.973, AZNAR abre dos líneas más a año dir a las que ya tenía con lo que dispone ya de tres con destino

todas ellas a Inglaterra, desaparecen las de NEASA y M. del NER - VION, YBARRA abre la línea "canguro" Barcelona-Mallorca a la par que cierra su línea a Italia (aunque en la lista de empresas de, - ANAVE y OFICEMA aparece empalmado su tráfico al de la línea de -- Sudamérica), y Pinillos cierra una de las dos líneas (la de Balea res). En 1.974 AZNAR abre otra línea, esta vez a Southampton (con lo que ya tiene 4) e YBARRA se queda prácticamente con dos líneas. En 1.975, esta última compañía, ya sólo dispondrá a una línea sin trayecto definido ("Líneas regulares de carga" será su denomina - ción), AZNAR abrirá otras cuatro líneas -dos a Baleares, dos a -- Europa- con lo que dispondrá de ocho líneas (parece como si hubie ra querido quedarse con el tráfico de Pinillos o quitarle una par te a TRANSMEDITERRANEA); aparecerá por primera vez FERRY GOMERA - de tráfico interinsular. En 1.975 no se apreciaba alteración alguna y en 1.976 desaparece TRASATLANTICA de las líneas españolas de pa saje mientras que AZNAR cierra una de sus líneas a Europa (la de Amsterdam) abriendo en su lugar otras dos a Baleares y una más en Ceuta-Algeciras con lo que ya posee 10 líneas (49).

En 1.977 AZNAR ya no posee líneas regulares - de Cabotaje y se mantiene con dos solamente al Reino Unido e YBA RRA cierra su línea de pasaje a Sudamérica. A partir de 1.978 no hay información fehaciente de líneas exteriores de pasaje, tenién dose conocimiento indirecto de la existencia de la línea de YBA - RRA a Italia.

Los datos anteriores parecen reflejar el im - pacto de la crisis y las convulsiones y desorientaciones que aca rreó. Es difícil comprender el comportamiento de navieras que --

abren nuevas líneas cuando hay estos repliegues en la demanda de servicios, aunque bien podría tratarse de optar por una salida menos gravosa (en cortes de oportunidad) (50).

El tráfico de emigrantes ha experimentado la evolución que se reseña en el cuadro LXXIV que muestra claramente el vertiginoso descenso producido a partir de 1.971. En perspectiva, se trata de un tráfico en descenso permanente con ligeros movimientos al alza. No se comprende bien, sin embargo, la brusca caída de 1.972 que pasa a ser el 12% y 15% del transporte de emigrantes e inmigrantes, respectivamente, del año anterior.

La participación de la bandera española ha resultado, también en términos históricos, insuficiente, habiéndose mejorado en la década del sesenta. La cobertura en el decenio del sesenta se aproxima a la mitad del tráfico. Entre las banderas extranjeras que han estado presentes en el transporte de movimientos migratorios exteriores españoles cabe mencionar a la italiana, argentina y portuguesa como más sobresalientes (51).

Generalizando el tráfico al conjunto que no incluye los Servicios de Comunicaciones Marítimas (antes Servicios Marítimos de Soberanía) y centrándonos en las tres navieras más importantes, resulta que la empresa que gozaba de mejor posición era TRASANTLANTICA, seguida de YBARRA; a partir de 1.975, con la práctica desaparición del tráfico de pasajeros de TRASATLANTICA, se ha variado la anterior situación colocándose ésta al final (52).

En cuanto a los Servicios de Comunicaciones Marítimas, las líneas mas importantes son las que cubren el tráfico de Baleares y Africa con la Península, seguidas de las de Cana

rias, tanto en términos de pasajeros como de valor de los pasajes. La evolución del conjunto de los Servicios muestra los impactos negativos de la crisis de 1.967, y los singulares crecimientos de -- 1.962 a 1.965 y de 1.969 a 1.972, cuadro LXXVI.

La composición del tráfico entre las distintas rutas arroja los siguientes resultados: de 1.950 a 1.960 el 37% Ba leares, 43% Africa, 8% Canarias, 10% interinsulares Canarias y 2% para Sahara y Fernando Poo. De 1.960 a 1.970, las variaciones más apreciables se refieren al tráfico de Africa, que pasa a ser el -- 50%, con descenso relativo de los demás trayectos. La información de los años setenta (hasta 1.976) abunda todavía más en esa direc- ción (53).

Este tráfico viene siendo tradicionalmente por la Cía TRANSMEDITERRANEA en virtud del correspondiente contrato; - el sistema empleado en la concertación y la estrechez de miras por parte de la Administración junto a una política empresarial de ahon - dar en el abandono a que se ve impelida por el régimen de presta - ción de servicios, descapitalización, etc, dará al traste con la - Compañía y ofrecerá unos servicios deficientes; la opción tomada - en los setenta, nacionalización de la naviera, corresponde a uno - de esos claros ejemplos de socialización de pérdidas (54).

La revolución que se ha producido en el trans- porte marítimo de pasajeros consiste sustancialmente en una pérdi- da de posiciones de este modo frente a los restantes y muy espe - cialmente el aéreo en los transportes trasatlánticos y de largas - distancias. La década de los sesenta ha sido testigo del progresi- vo declive del transporte marítimo de pasajeros y del auge del --

avión en los traslados de personas. Los componentes del vector - "valor de tráfico" del transporte marítimo que han dado lugar a esta caída van desde la velocidad a la menor diferencia de coste del transporte y, consecuentemente, del precio entre uno y otro, al que se puede añadir otros más generales y de mayor envergadura como el de los mismos cambios producidos en la mentalidad de nuestro tiempo y su ambición por la prisa cardíaca. Tras el im-pacto de aquel deterioro entre los navieros interesados en el -- sector se produjeron los desplazamientos hacia nuevos espacios - como tráfico complementario de otros modos de transporte -ferrys- y cruceros (55). La práctica de los cruceros cuenta con cierta - tradición, pero parece haber experimentado unos movimientos cí-clicos con máximos en 1.968 y 1.973/1.974 (56). Ello no obstante, y aún cuando no existen estadísticas desglosadas, diversos síntomas de la vida cotidiana informan del relativo vigor de que goza el tráfico -no el realizado por la flota española- de cruceros - en nuestros días (57). Por lo demás, la experiencia viene confirmando la contención en buenas posiciones del transporte marítimo complementario -del tipo del que realizan los ferrys- en peque-ños trayectos: tráfico a Baleares e interinsular (Balear y Cana rio), frente al avión (58).

4. DATOS Y REFLEXIONES FINALES

Como ha podido verse, la cobertura de la bandera española de los tráficos protegidos es generalmente bastante superior a la de los demás productos; del mismo modo parece exis-

tir una mejor cobertura de aquellos productos susceptibles de -- transportarse en buques graneleros que de otros, convencionalmente denominados "mercancía general", transportables en buques no - graneleros (líquidos o sólidos).

Hacia 1.969 se planteó un problema próximo al exceso de capacidad en el tráfico de la flota frigorífica, viviéndose como de auténtica crisis el acudir al tráfico extranacional (59). En el mismo año 1.969 se intentó que la bandera española -- participase en una voluminosa importación de productos siderúrgicos procedentes del Japón, que no llegó a cuajar; esa operación -- mostró una vez más la vía de presión utilizada por los armadores para conseguir aquella participación a través de las gestiones de altos dignatarios de la Administración (60).

Uno de los tráficos de más interés para los -- armadores españoles hasta los setenta era el de importaciones (antes no eran tales) de madera procedentes de Guinea. Tras la proclamación de aquella como Estado independiente parece que los armadores españoles hubieron de competir con otras banderas internacionales con lo que en 1.971 no llegaron a conseguir cargamento -- significativo. La "explicación" que intentan dar los armadores -- consiste en que las propias empresas madereras españolas" se convierten en importadoras de sus productos" (sic) optando por comprar CIF "...dando con ello facilidad al buque extranjero, sobre todo de líneas más o menos regulares"; otra de las pegas que ponen los navieros es que los lotes adquiridos suelen ser pequeños con lo que no se facilitan los cargamentos completos. El resultado final consistió en una cobertura de sólo el 15% de este tráfi-

co y una seria afectación a la flota tradicionalmente ocupada en el mismo -14 barcos modernos- que se dedicó a otros; las negociaciones entre armadores y madereros no debieron surtir efecto porque la participación de la flota española nunca volvería a ser -- significativa en el tráfico de la madera procedente de Africa Occidental (61).

En la exigua participación del nuestro pabellón en el transporte de exportación, el caso de las exportaciones de cítricos merece ser resaltada; se trata de un doble proceso de caída: pérdida de posiciones frente a otros modos terrestres y pérdida de posiciones frente a otras banderas (especialmente la alemana con un 47%, la sueca con un 13% y la finlandesa con un 7%); la especial gravedad del fenómeno viene dada porque se trata de un tráfico bastante regular y homogéneo en su evolución cuyo acceso a las fuentes del comercio (al menos a una parte) es aceptable (62).

Otros de los ejemplos de la necesidad que los armadores han tenido de la ayuda del Estado frente a terceros, lo tenemos en el caso de la variación cualitativa de la participación de nuestro pabellón en el tráfico de importación de azúcar en -- 1.975 gracias a la intervención de la Dirección General de Navegación (63).

Como consecuencia del alejamiento del mercado internacional que caracteriza a la operación de flota española, -- las crisis mundiales apenas tienen reflejo en su actividad. Esto acaece, por ejemplo, en 1.968 en que los fletes cayeron al mínimo de la década (64). Este mismo año se caracterizó por cierta recu-

peración interior en algunos tráficos (crudos, frutas, pasajeros) como consecuencia de las entradas en funcionamiento de algunas -- unidades. (65) Es, desde luego, el caso de las caídas de fletes -- posteriores a 1.967 y también de las producidas a partir de 1.974.

Al lado de lo anterior, no se producirá (vere mos) un rezagamiento importante de los "fletes anteriores" (en -- los tráficos en que existen) en los momentos en que los interna -- cionales evolucionan al alza. Pero más importante será, el hecho de contar con una demanda constantemente creciente (valga la ex -- presión), reservada para el pabellón español (también hay que ma -- tizar, algunos tráficos). En cualquier caso, no' han existido para -- lizaciones significativas a lo largo del período estudiado (a ex -- cepción de alguna estacional de petroleros en los años 78/79).

Al amparo de esas características y de otras relativas al acceso a la propiedad del buque (financiación, pre -- cios, etc) y otros aspectos que serán estudiados, se desarrolla una potente flota especializada en el tráfico de graneles (sólidos y líquidos) que cubre razonablemente las necesidades de su trans -- porte en los años setenta. No sucede lo mismo con los tráficos no graneleros, apenas cubiertos, y que tienen fletes más elevados.

En el transporte de cabotaje las insuficien -- cias -- medidas por su evolución relativa con otros modos -- son igual -- mente notorias y aunque no suponen salida directa de recursos al exterior (por estar reservado a los buques españoles) si impli -- can derroches asociados a la utilización de modos menos eficien -- tes.

Lo acaecido en el transporte de pasajeros re -- fleja unos caracteres similares a los expuesto para otros tráficos

(por cuanto estaba protegido) pero en el que concurre el hecho diferencial decisivo de una demanda que apenas crece (al menos no - tanto como la de mercancías) en los años normales, cae en los recesivos setenta y se ~~de~~ demorona con la crisis de este modo frente a otros (avión) ya en los sesenta sin que los armadores sean capaces de desarrollarse en un tráfico alternativo como el de cruceros, - con lo que su desaparición será un hecho.

Se ha creado, por tanto, un sector escindido en dos grupos básicos, aquellos que han disfrutado de protección (petroleros y graneleros sólidos) frente a los que no lo han tenido; el primer grupo es el que se ha desarrollado mientras que el segundo parece caracterizarse por el estancamiento o el retroceso; sería el caso de los tráficos de línea regular exterior algunos - de cabotaje y, en general, toda la flota no granelera. En dicho - proceso hay, pues, un especial significación de la política econó mica potenciando o no en términos netos a unos u otros grupos (66)

NOTAS DEL CAPITULO V

- 1.- Cfr. RAMON, José Ignacio de, o.c., pag. 61
- 2.- Véase ANAVE, "Marina Mercante, 1.979", pgs. 49 y sts
- 3.- Cfr. RAMON, José I., de o.c., pg. 62
- 4.- Cfr. GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING, "British Shipping Statistics, 1.976-1.977", London, april, 1.978, pg. 32
- 5.- Cfr. ANAVE, "Evolución y perspectivas del transporte marítimo - de contenedores", Gabinete de Estudios, Informe nº 4, Madrid, - Julio, 1.979, pg. 2
- 6.- Cfr. ANAVE, "Marina ...1.979", o.c., pg. 54
- 7.- Cfr. su contenido, en lo que aquí nos interesa, en SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE; "Textos sobre el transporte marítimo", Madrid, 1.964, pg. 14
- 8.- Véase en CONSTRUNAVES, "Pasado, presente ...", o.c.
- 9.- Cfr. RAMON, José Ignacio de, o.c. pg. 63
- 10.- Cfr. ANAVE, "Marina Mercante 1.978", Madrid, 1.979, pg. 108; véase también lo que se dice más abajo al hablar de anulaciones.
- 11.- Cfr. Idem
- 12.- Cfr. ANAVE, B.I.A., nº 76 (1-IV-1.981), pg. 1
- 13.- El resto es flota pesquera
- 14.- Véase, JOURNAL OF COMMERCE AND SHIPPING TELEGRAPH, "Ships lost and broken-up" London, 10-XII-1.951
- 15.- Queja de la que se hacían eco varios altos cargos de la Subsecretaría de la Marina Mercante; información oral.
- 16.- Cfr. "GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING", o.c. pg. 34. En 1.979 la participación petrolera será del 3,17 %, cfr. CONSTRUNAVES, "La construcción en 1.979", Madrid, 1.980, pg. 103.
- 17.- Cfr. CONSTRUNAVES, "La Construcción Naval en 1.977", Madrid, - 1.978, pg. 83; desde 1.977, las entregas fueron menores que los desguaces en el grupo de petroleros.
- 18.- Cfr. SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estadística de mercancías y pasajeros transportados por buques españoles en el año 1.958", pg. 8
- 19.- Cfr. Ibidem, para 1.959, pg. 9
- 20.- Cfr. SANCHE LLERANDI, Pedro, "Transporte marítimo y construcción naval en España", Ediciones de la Torre, Madrid, 1.979, pgs. 66 y sts.
- 21.- Cfr. SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estadística de mercancías ... 1.960", o.c. pg. XII
- 22.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 79", o.c. pgs. 61 y 63
- 23.- ANAVE, "Marina ... 78", o.c., pg. 84
- 24.- Cfr. Ibidem, pgs. 82 y 83
- 25.- DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, "Estadística del comercio exterior de España; tráfico marítimo, comercio por vías de transporte" - para los años posteriores a 1.969; de la misma Dirección general, la información anual "Estadística del tráfico marítimo", para - 1.960 a 1.968; de la misma, "Estadística del Comercio Exterior de España". Véase también INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, - "Anuario estadístico"; también "Transporte marítimo" (1.964 a - 1.969); id. "Transporte marítimo" (1.955 a 1.962); id. "Estadística de los movimientos de buques y pasajeros por mar con el exterior, Madrid.

- 26.- DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, "Estadística de fletes y seguros formada a base de los datos recopilados por las Aduanas Nacionales ... año 1.964", Madrid.
- 27.- Datos procedentes de DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, "Estadística ... Comercio por vías de transporte, 1.977", o.c.
- 28.- SOCIEDAD DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE, S.L., "Balanza de Pagos de Transporte", (n.p., mimeografiado), Madrid, 1.981; cfr. pg.124
- 29.- Cfr. BOADO, L., "Los problemas de la Marina Mercante y de la Pesca en España", Discurso en la festividad de la Virgen del
- 30.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 78", o.c. pg. 61
- 31.- Véase más abajo, capítulo XVIII; en todo caso, cfr. IETC, E Estadísticas ..., o.c., pg. 60
- 32.- Véase DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, "Estadística ... del tráfico marítimo ... 1.978", o.c.
- 33.- Cfr. ANAVE "Marina ... 79", o.c. pg. 61
- 34.- Idem
- 35.- Comportamiento que puede comprobarse perfectamente en la evolución de la actividad de esta flota en las Memorias anuales de OFICEMA correspondientes a 1.963 y sta.
- 36.- Aunque los únicos datos disponibles son los que facilita ANAVE y, como ella misma manifiesta, han de ser tomados como -- aproximaciones, los años 1.978 y 1.979 hay una menor actividad de la flota española en el tráfico de carbón de la alcanzada en 1.977; véase en ese sentido ANAVE, "Marina Mercante ... de los años correspondientes, o.c.
- 37.- Cfr. ANAVE "Marina ... 79", o.c., pg. 58
- 38.- Cfr. ALONSO, Ignacio, en "El País", 19-XII-1.980, pg. 55
- 39.- No hacía un mes que el mismo firmante recogía las declaraciones en ese sentido procedentes de los armadores, véase ALONSO, - Ignacio, "La liberalización, una antigua aspiración de los armadores españoles según ANAVE. La Marina Mercante navega en régimen cautivo", "El País", domingo, 30-XI-1.980, pgs. 48 y 49.
- 40.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 79", o.c., pg. 61; los datos provienen de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS
- 41.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.964", pg. 108
- 42.- Idem
- 43.- Extremo éste que es reiterado en las Memorias anuales de OFICEMA correspondientes a los años sesenta.
- 44.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.955", pg. 19
- 45.- Véase, SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estadísticas ... en el año 1.970", o.c.
- 46.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.975", pg. 105
- 47.- Véase, SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Situación y posibilidades de la flota mercante nacional en relación con la -- ordenación de nuevas construcciones", Madrid, 1.961, pgs. 8 a 10.
- 48.- Véanse las Memorias anuales de esas fechas de OFICEMA
- 49.- Datos obtenidos a partir de ANAVE, "Empresas Navieras Asociadas", Madrid, (aproximadamente anual); dicha publicación era editada hasta 1.977 por OFICEMA, con el mismo título.
- 50.- Caso probable en la naviera AZNAR, declarada en suspensión de pagos en el verano de 1.979.

- 51.- Véase, SA M.M. "Estadísticas ...", o.c.
- 52.- Idem
- 53.- Idem
- 54.- Véase más abajo lo que se dirá sobre política de subvenciones, capítulo XIII
- 55.- Véase, SANCHEZ LLERANDI y otro, "La crisis actual del transporte marítimo de pasajeros", XII Sesiones de Ingeniería Naval, Barcelona, del 19 al 21 de noviembre de 1.975.
- 56.- Véase más abajo -capítulo VI- lo que se dirá del transporte marítimo de pasajeros.
- 57.- Son harto frecuentes los anuncios y publicidad de cruceros en los medios de comunicación social, especialmente en periódicos.
- 58.- Es el caso de los buques especialmente rápidos puestos en servicio en 1.980 por Cía. TRANSMEDITERRANEA para el tráfico interinsular canario.
- 59.- Cfr. OFICENA, "Memoria 1.969", pg. 76
- 60.- Cfr. Ibidem, pg. 94
- 61.- Cfr. Ibidem, pg. 95
- 62.- Cfr. Ibidem, pg. 103
- 63.- Cfr. OFICENA, "Memoria, 1.975", pg. 105
- 64.- Cfr. SA M.M., "Estadísticas ..., año 1.958", o.c., pg. 8+ "parece como si la crisis mundial no afectara al mercado nacional . . ."
- 65.- Idem
- 66.- Además de las citadas veáanse las siguientes referencias de interés: a) Respecto a la demanda, I.O.E., SUBDIRECCION DE ESTUDIOS ECONOMICOS, "Destino geográfico de las exportaciones", I. C.E., n. 502, 1.975, octubre, pg. 74 y sta. Respecto a la tecnificación de la flota, WHITTAKER, J.R., "Containerisation", -transcripta Books, London 1.972; LASCURAIN ARGARATE, J., y otro "Containers, Técnica, Economía y tráfico", separata de la revista "Información" de la C.O.C.I.M., Bilbao, nos. de marzo a julio de 1.970; FAIGAS, J.V., "Consideraciones al desarrollo tecnológico del transporte marítimo en España", "Oficena" enero, 1.969, pgs. 57-58; del mismo, "Buques" "roll-on/roll-off" de cargas unitizadas", Rev. "Oficena", marzo 1.973, pgs. 27-32; MOLINOS, Alfredo Ma. "El desarrollo en España de las técnicas "roll-on/roll-off", R. "Oficena", abril, 1.973, pgs. 27-31; sobre la edad de la flota, PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. S.G. PARA LA ORDENACION ECONOMICA SOCIAL (S.O.E.S.), "Estudio sobre la evolución y envejecimiento de la Marina Mercante española" - Madrid, 1.955.

CUADRO: I

EVOLUCION DEL TRAFICO PORTUARIO

	1.950	1.960	1.970	1.976
Trafico portuario millones/	30	64	146	192
Poblaciòn 10 ⁶ personas	28,0	30,4	33,8	36,0
COCIENTE	1,1	2,1	4,3	5,3

FUENTE: Dirección General de Puertos

CUADRO: II

MOVIMIENTO PORTUARIO DE MERCANCIAS SEGUN PRESENTACION 1.950-1.978

	CARGAJE(1)		EXTERIORES CARGA		EXTERIORES DESCARGA		TOTAL
	10 ⁶ Tm.	%	10 ⁶ Tm.	%	10 ⁶ Tm.	%	10 ⁶ Tm.
1.950	11,7	54,9	4,6	21,6	5,0	23,5	21,3
1.960	16,2	39,9	11,0	27,1	13,4	33,0	40,6
1.970	31,7	30,7	15,1	14,6	56,6	54,7	103,4
1.975	36,3	28,6	15,5	12,2	75,1	59,2	126,9

FUENTE: I.E.T.C. y e.p.

Notas (1) Mercancías cargadas. Hasta 1.971, sólo Juj. de Puertos.

CUADRO: III

MOVIMIENTO PORTUARIO DE MERCANCIAS SEGUN PRESENTACION 1.950-1.978

	ABOTAJE(1)	EXTERIORES CARGA	EXTERIORES DESCARGA	TOTAL
	%	%	%	%
1.950-1.960	38,5	139,1	168,0	90,6
1.960-1.970	95,7	37,3	322,4	154,7
1.970-1.975	14,51	2,6	32,7	22,7

FUENTE: I.E.T.C. y e.p.

NOTAS: (1) Mercancías cargadas. Hasta 1.971 se sólo Juntas de Puertos.

CUADRO: IV

COMPOSICION PORCENTUAL DEL TRAFICO MARITIMO ESPAÑOL

	FLUIDOS	GRANELES	MERCANCIA GENERAL
1.962	40,2	38,7	20,9
1.967	56,5	26,2	17,0
1.972	57,7	25,4	16,7
1.977	54,4	26,3	19,6

NOTA: Hasta 1.971 no incluye la C.A.G.P.

FUENTE: D.G. Puertos (tomado del IETC "Estadística"), y c.p.

CUADRO: V

COMPOSICION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE CABOTAJE

	FLUIDOS	GRANELES	MERCANCIA GENERAL
1.962	32,2	48,0	19,8
1.967	55,5	30,0	14,5
1.972	59,2	24,4	16,1
1.977	59,2	23,0	17,8

FUENTE: D.G. de Puertos (tomado del IETC "Estadística")
y c.p.

NOTA: Hasta 1.971 no incluye la C.A.G.P.

CUADRO: VI
COMPOSICION PORCENTUAL DEL TRAFICO EXTERIOR

	CARGA			DESCARGA			T O T A L		
	Fluidos	Graneles	M.General	Fluidos	Graneles	M.General	Fluidos	Graneles	M.General
1.962	12,6	56,3	31,0	57,9	23,8	17,8	45,0	33,3	22,7
1.967	27,4	41,2	30,4	64,6	19,9	15,1	57,3	24,4	18,4
1.972	31,8	29,9	38,2	63,0	24,8	12,0	57,1	25,3	17,1
1.977	16,5	30,0	53,5	63,5	26,6	9,9	52,4	27,4	20,2

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de fuente citada en cuadro anterior.

CUADRO VII

TRAFICO MARITIMO: CARGA Y DESCARGA EN NAVEGACION EXTERIOR
Y CARGA EN CABOTAJE (10³ T) 1.950-1.977

Año	carga y descarga exterior -A-	carga total y descarga exterior -B-	Variación interanual	
			de A a B	del trafico de cabotaje
1.950	9.632	2.1373	--	---
1.951	10.926	21.562	1,1	-9
1.952	13.227	25.089	20,0	19,0
1.953	14.310	27.081	7,7	7,1
1.954	13.836	26.212	-6,0	-9
1.955	15.976	28.272	7,8	-C,7
1.956	16.553	29.166	3,7	2,5
1.957	18.329	32.960	13,0	16,0
1.958	21.170	36.587	11,0	5,4
1.959	20.533	36.012	-1,6	0,4
1.960	28.406	40.589	12,7	4,5
1.961	25.359	43.087	6,1	9,5
1.962	30.070	47.802	11,0	0,02
1.963	32.965	51.402	7,5	4,0
1.964	36.673	55.984	9,0	4,7
1.965	41.049	61.826	10,4	7,6
1.966	43.379	64.849	4,9	3,3
1.967	49.791	74.472	14,8	15
1.968	60.079	87.691	17,7	11,9
1.969	64.990	94.877	8,2	8,2
1.970	71.769	103.538	9,1	6,3
1.971	74.077	107.522	3,8	5,3
1.972	82.147	116.962	8,3	4,0
1.973	86.324	123.928	6,0	8,0
1.974	95.907	134.818	8,8	3,6
1.975	90.602	126.929	-6,0	-0,7
1.976	104.015	142.222	12,6	7,1
1.977	102.347	140.577	4,0	-0,5

NOTA: según presentación de mercancías

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de la Dirección General de Puertos

CUADRO: VIII-A

COMERCIO EXTERIOR VIA MARITIMA (en miles de Tm.) 1.951-1.978

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL
1.951	5.497	4.219	9.716.
1.952	5.942	5.167	11.109
1.953	7.905	8.100	16.005
1.954	8.021	9.565	17.586
1.955	8.453	8.199	16.652
1.956	9.935	9.216	19.141
1.957	10.160	12.229	22.389
1.958	7.979	13.458	21.437
1.959	7.719	13.993	21.712
1.960	10.503	11.950	22.453
1.961	9.801	15.822	25.623
1.962	8.503	20.199	28.707
1.963	8.086	22.215	30.301
1.964	9.417	25.059	34.476
1.965	8.455	30.185	38.640
1.966	7.742	33.154	40.896
1.967	9.864	35.080	44.944
1.968	13.810	43.445	57.255
1.969	14.623	46.148	60.771
1.970	15.103	51.936	67.043
1.971	14.733	57.294	72.027
1.972	15.755	64.727	80.485
1.973	15.867	63.277	79.146
1.974	17.173	74.018	91.191
1.975	16.447	72.630	89.077
1.976	21.377	82.051	103.428
1.977	24.636	76.442	101.078
1.978	24.518	78.076	102.594

FUENTE: D.G. de Aduanas y e.p.

CUADRO VIII- B

TRAFICO MARITIMO EXTERIOR, VARIACIONES IN INTERANUALES (en %) 1.951-1.978

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL
1.951	-	-	-
1.952	8,0	22,5	14,3
1.953	33,0	56,8	44,1
1.954	1,5	18,1	9,9
1.955	5,4	-14,3	-5,3
1.956	17,4	12,4	15,0
1.957	2,4	32,7	17,0
1.958	-11,5	1,9	-4,3
1.959	-3,3	4,0	1,3
1.960	36,1	-14,6	3,4
1.961	-6,7	32,4	14,1
1.962	-13,2	27,7	12,0
1.963	-5,0	10,0	5,5
1.964	16,5	12,8	13,8
1.965	-10,3	20,4	12,1
1.966	-8,5	9,8	5,9
1.967	27,4	8,8	12,3
1.968	40,0	20,4	24,6
1.969	5,9	6,2	6,1
1.970	3,3	12,5	10,3
1.971	-1,2	10,3	9,2
1.972	5,5	12,3	9,4
1.973	0,7	7,7	6,3
1.974	9,3	6,8	7,1
1.975	-4,4	-1,9	-2,3
1.976	30,1	13,0	16,1
1.977	15,4	-6,6	-2,0
1.978	15,5	1,7	4,7

FUENTE: elaboración propia sobre datos de cuadro anterior

Cuadro II

COMERCIO EXTERIOR POR MAR, NÚMEROS INDICES.

1.970 y 1.973-1.979

GRUPOS MERCANTILES	IMPORTACIONES									
	1.970 Miles Mts.	1.973 Ind.	1.974 Ind.	1.975 Ind.	1.976 Ind.	1.977 Ind.	1.978 Ind.	1.979 Ind.		
1a. Cereales y sus harinas	1.910	153	240	241	210	251	251	252		
1b. Cereales Oleaginosos	1.301	127	133	134	105	144	144	147		
2. Alimentos y otros vegetales	856	124	130	130	105	144	144	147		
3. Azúcares y minerales no metálicos	444	151	195	140	148	131	131	132		
4. Mineral de Hierro	2.673	205	213	240	247	201	201	193		
5. Minerales no ferrosos	329	201	213	102	213	217	217	242		
6. Carbones	3.636	97	102	120	135	113	113	99		
7. Combustibles y Cales	259	136	55	33	30	28	28	25		
8. Petróleo Crudo	30.895	134	141	134	159	140	140	146		
9. Productos de Petróleo	559	183	201	229	180	199	199	275		
10. Bases Nitradas						428				
11. Abonos y productos para abono	1.939	115	73	65	81	150	150	157		
12. Otros Productos Químicos	842	164	156	148	174	205	205	235		
13. Caucho, Plásticos, cueros, etc.	216	137	136	113	113	122	122	103		
14. Vestidos y textiles	1.797	143	145	96	112	105	105	95		
15. Vidrio y materiales de construcción	38	129	166	129	153	84	84	145		
16. Hierro y Acero	937	49	56	178	240	53	53	40		
17. Productos Hierro y Acero	1.017	58	61	52	43	51	51	32		
18. Maquinaria de Hierro	1.244	142	134	153	182	120	120	125		
19. Metales no ferrosos	84	107	124	136	101	113	113	92		
20. Maquinarias de metal	242	144	145	142	143	107	107	122		
21. Maquinaria y varios	148	122	125	121	102	103	103	96		
T O T A L	32.404	132	145	140	160	147	147	149		
FUENTE: DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, ANAVE y elaboración propia										

EXPORTACIONES										TOTALES									
1.970 Ind.	1.971 Ind.	1.972 Ind.	1.973 Ind.	1.974 Ind.	1.975 Ind.	1.976 Ind.	1.977 Ind.	1.978 Ind.	1.979 Miles	1.970 Ind.	1.971 Ind.	1.972 Ind.	1.973 Ind.	1.974 Ind.	1.975 Ind.	1.976 Ind.	1.977 Ind.	1.978 Ind.	1.979 Ind.
557	456	15	63	27	35	256	356	356	2,366	137	199	198	131	208	242	131	208	242	131
154	120	155	359	356	256	356	356	356	1,595	119	125	136	196	155	153	110	109	107	107
95	88	85	104	103	95	104	103	95	2,492	95	115	106	151	131	134	151	131	134	134
82	93	97	152	181	201	181	181	201	2,011	95	115	106	151	131	134	151	131	134	134
81	128	93	102	75	89	102	75	89	5,360	143	170	170	174	137	138	174	137	138	138
174	120	174	224	232	400	224	232	400	363	186	228	190	219	235	257	219	235	257	257
1	3	4	2	2	2	2	2	2	4,466	78	85	99	110	93	81	110	93	81	81
1,050	1,050	2,236	2,357	4,538	5,395	2,357	4,538	5,395	421	382	446	382	446	382	446	382	446	382	446
1,400	205	--	--	--	--	--	--	--	30,976	143	142	135	159	142	146	159	142	146	146
75	82	47	59	69	56	59	69	56	6,057	104	99	65	71	82	77	71	82	77	77
--	--	--	--	--	--	--	--	--	468	--	--	--	--	--	433	--	--	--	433
84	120	58	151	183	163	151	183	163	2,504	108	83	63	97	157	159	97	157	159	159
1,163	303	249	360	369	451	360	369	451	1,071	165	187	169	214	240	291	214	240	291	291
200	253	253	273	358	573	273	358	573	249	135	152	133	134	153	153	134	153	153	153
124	117	103	117	144	182	117	144	182	2,108	138	140	93	112	114	110	112	114	110	110
173	212	340	242	450	470	242	450	470	174	165	204	246	203	246	246	203	246	246	246
402	97	60	137	95	393	137	95	393	1,087	98	62	127	225	59	59	225	59	59	59
389	542	1,150	1,700	1,913	2,801	1,700	1,913	2,801	1,138	144	112	169	219	250	327	219	250	327	327
--	--	--	--	--	--	--	--	--	1,244	142	134	153	182	132	125	182	132	125	125
120	147	134	204	230	281	204	230	281	193	115	137	158	153	154	154	153	154	154	154
134	153	167	136	98	101	136	98	101	837	1127	130	152	144	103	118	144	103	118	118
153	160	185	117	225	224	117	225	224	202	126	143	153	130	166	152	130	166	166	166
105	114	103	142	163	190	142	163	190	67,452	127	136	133	154	151	153	154	151	153	153

CUADRO X
COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL TRAFICO MARITIMO EXTERIOR
POR GRUPOS HOMOGENEOS DE PRODUCTO.-

Grupos de mercancías	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES					TOTAL		
	1.970	1.975	1.978	1.970	1.975	1.978	1.970	1.975	1.978	1.970	1.975
1 a.	3,6	6,1	7,1	3,0	0,4	0,6	3,5	5,1	5,4		
1-b.	2,9	2,7	2,8	0,6	0,9	0,9	2,4	2,4	2,3		
2	1,5	2,0	1,4	10,9	8,5	5,5	3,7	3,2	2,5		
3	0,3	0,3	1,0	10,4	9,2	11,0	3,0	2,3	3,7		
4	5,1	3,2	3,3	12,0	15,3	8,4	5,0	10,0	5,9		
5	0,2	0,3	1,0	0,2	0,4	0,5	0,3	0,3	0,9		
6	5,9	5,2	4,5	5,5	0,2	0,1	5,6	4,9	3,4		
7	0,5	0,1	0,1	1,1	22,1	34,1	0,6	4,1	9,2		
8	59,0	55,0	57,7	0,0	1,9	0,0	45,8	45,5	42,3		
9	1,1	1,3	2,1	36,3	15,7	10,7	9,0	4,3	4,3		
10	0,9	1,7	2,6	0,0	0,0	0,0	0,7	1,4	1,9		
11	3,7	1,7	3,9	3,8	2,0	3,2	3,7	1,7	3,7		
12	1,6	1,7	2,5	1,5	3,5	3,6	1,6	2,0	2,8		
13	0,4	0,3	0,3	0,2	0,5	0,7	0,4	0,4	0,4		
14	3,4	2,3	2,2	2,1	2,0	2,1	3,1	2,3	2,1		
15	0,1	0,1	0,1	0,6	2,0	1,5	0,2	0,4	0,4		
16	1,8	1,7	0,5	1,0	0,6	2,1	1,6	1,5	0,9		
17	1,9	0,7	0,4	0,8	8,5	11,9	1,7	2,1	3,5		
18	2,6	2,7	2,2	0,0	0,0	0,0	2,0	2,5	1,6		
19	0,2	0,2	0,1	0,7	1,2	1,1	0,3	0,4	0,3		
20	1,0	1,0	0,8	2,2	3,2	2,2	1,2	1,2	0,9		
21	0,3	0,2	0,2	1,0	1,6	1,1	0,4	0,5	0,4		

FUENTES: Elaboración propia sobre datos de D.G. Aduanas y ANAVE. Ver cuadro anterior

CUADRO. II
EXPORTACIONES E IMPORTACIONES VIA MARITIMA: Importancia relativa de las distintas divisiones en las exportaciones e importaciones totales.-

EXPORTACIONES			EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			IMPORTACIONES		
División	%	División	%	División	%	División	%	División	%	División	%
1	0,1	42	0,20	1	0,00	42	0,02	42	0,02		
2	0,02	43	24,6	2	0,12	43	0,12	43	0,12		
3	0,01	44	1,45	3	0,11	44	0,07	44	0,07		
4	0,53	45	2,07	4	0,17	45	0,48	45	0,48		
5	0,16	46	11,88	5	6,47	46	0,42	46	0,42		
6	0,40	47	0,23	6	0,02	47	0,07	47	0,07		
7	1,16	48	0,95	7	0,02	48	0,02	48	0,02		
8	1,25	49	0,78	8	0,17	49	0,14	49	0,14		
9	0,04	50	1,19	9	0,11	50	0,93	50	0,93		
10	0,73	51	0,35	10	0,65	51	0,03	51	0,03		
11	0,03	52	0,01	11	0,10	52	0,01	52	0,01		
12	1,11	total	100	12	0,03	total	100	total	100		
13	0,00			13	0,00						
14	0,01			14	0,07						
15	0,05			15	2,82						
16	0,00			16	0,15						
17	0,25			17	1,38						
18	0,43			18	0,31						

17	0,03				19	0,22	
20	0,03				20	3,76	
21	0,38				21	0,32	
22	10,66				22	0,64	
23	03,42				23	6,39	
24	0,00				24	2,15	
25	0,43				25	1,02	
26	0,07				26	0,05	
27	0,05				27	4,30	
28	0,00				28	0,00	
29	0,01				29	0,23	
30	2,22				30	59,05	
31	3,42				31	1,51	
32	0,01				32	2,55	
33	1,16				33	0,26	
34	3,09				34	2,44	
35	0,05				35	0,24	
36	3,19				36	0,12	
37	0,43				37	0,03	
38	0,53				38	0,09	
39	0,23				39	0,02	
40	0,55				40	0,01	
41	0,58				41	0,25	

NOTA: Divisiones segun CSTE

FUENTE: elaboración propia sobre datos de Dirección General Aduanas

CUADRO XII

TRAFICO EXTERIOR POR VIA MARITIMA 1.960 y 1.965
 POR PRODUCTOS MAS IMPORTANTES.-

	1.960 10 ³ Tm.	1.965 10 ³ Tm.	1.960 %	1.965 %
IMPORTACIONES	11.950	30.185	100	100
Fosfatos	1.011	1.159	8,5	3,8
Nitrato de Chile	69	124	0,6	0,4
Carbón	367	1.702	3,1	5,6
Harina de Soja	34	-	0,3	-
Aceite Comestibles	214	104	1,8	0,3
Grano	531	1.996	4,4	6,6
Chatarra	89	172	0,7	0,6
Escorias Thomas	21	-	0,2	-
Abofos Nitrogenados	550	630	4,6	2,1
Crudos	6.000	13.500 ^(*)	50,2	44,7
Productos	608	84	5,1	0,3
Azúcar	---	142	-	0,5
Carnes refrigeradas	---	80	-	0,3
Café	---	32	-	0,1
Brea	---	19	-	0,1
EXPORTACIONES	10.503	8.455	-	100
Platanos	---	104	-	1,2
Sal	---	370	-	4,6
Agrios	---	346	-	4,1

NOTA: (*) Las importaciones de crudos de 1.965, datos de la Subsecretaría M.M.
 FUENTE: OFICINA; Los totales de importaciones y exportaciones; D.G.Ad.;
 Elaboración propia.

CUADRO: XIII
MOVIMIENTO PORTUARIO DE PASAJEROS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN NAVIGACION DE CABOTAJE
Y EN NAVIGACION EXTERIOR, AOS 1.955 a 1.977 (en miles de pasajeros)

Años	ENTRADAS		DEPARTAMENTOS			
	Nav. en cabotaje	Nav. en exterior	TOTAL	Nav. en cabotaje	Nav. en exterior	TOTAL
1.955	753	92	861	753	51	894
1.956	981	96	1.069	943	60	1.003
1.957	894	103	997	899	66	965
1.958	835	80	915	850	56	906
1.959	969	71	1.039	963	54	1.017
1.960	970	69	999	933	64	997
1.961	1.061	93	1.154	1.060	92	1.152
1.962	1.071	77	1.158	1.093	85	1.180
1.963	1.204	72	1.273	1.231	81	1.312
1.964	1.429	69	1.497	1.258	75	1.343
1.965	1.475	54	1.539	1.387	77	1.474
1.966	1.444	54	1.494	1.610	310	1.920
1.967	1.532	330	1.912	1.627	368	1.995
1.968	1.873	113	1.986	1.807	119	1.926
1.969	2.073	449	2.522	2.101	497	2.598
1.970	2.352	488	2.840	2.379	532	2.931
1.971	2.608	451	3.059	2.650	520	3.170
						971

1.372	5.723	314	4.542	3.713	386	4.404	1.700
1.373	4.138	1.074	5.232	4.129	1.323	5.452	2.317
1.374	4.309	1.051	5.360	4.296	1.294	5.550	2.305
1.375	4.311	973	5.284	4.316	1.076	5.392	2.049
1.376	5.183	968	6.151	5.170	1.395	6.565	2.333
1.377	5.789	1.029	6.813	5.700	1.470	7.176	2.577

NOTA: (1) Hasta 1.371 incluye únicamente datos correspondientes a puertos autónomos o a cargo de Juntas de Puertos.
Desde 1.372 incluye, además, los datos correspondientes a puertos a cargo de la Comisión Administrativa de Puertos de puertos.

FUENTE: Hasta 1.965 Instituto Nacional de Estadística. A partir de 1.966, Dirección General de Puertos y Costas y Elaboración propia.

CUADRO: XIV

EVOLUCION DEL TRAFICO DE CONTENEDORES

AÑO	Nº de Contenedores	% Aumento
1.970	77.619	107
1.971	105.081	35
1.972	158.513	51
1.973	267.220	69
1.974	371.983	39
1.975	434.525	17
1.976	521.290	20
1.977	656.710	26
1.978	702.346	7

NOTA: Corresponde a contenedores de 20 pies o mayores
FUENTE: Dirección General de Puertos y ANAVE

CUADRO XV
NAVEGACION EXTERIOR Y DE CABOTAJE 1.940-1.949

NAVEGACION EXTERIOR										CABOTAJE			
ENTRADAS		SAIDAS				TOTAL				ENTRADAS		SAIDAS	
10 ³ T.	variación %	10 ³ T.	variación %	10 ³ T.	variación %	10 ³ T.	variación %	10 ³ T.	variación %	10 ³ T.	variación %	10 ³ T.	variación %
1.940	2.619	--	--	2.713	--	5.332	--	7.430	--	12.742	--	--	--
1.941	2.092	-22	-23	2.080	-23	4.132	-23	7.557	2	11.583	-3	--	--
1.942	1.402	-32	14	2.372	14	3.774	-9	8.372	13	12.345	5	--	--
1.943	1.432	6	-19	1.951	-19	3.443	-9	7.229	-16	10.672	-14	--	--
1.944	1.320	-12	-4	1.865	-4	3.185	-7	8.022	11	11.227	5	--	--
1.945	1.561	19	26	2.352	26	3.913	23	8.093	1	12.006	7	--	--
1.946	2.311	65	-40	3.430	-40	6.321	63	9.580	5	14.371	23	--	--
1.947	2.553	-12	4	3.615	4	6.178	-3	9.629	12	15.357	6	--	--
1.948	4.185	63	14	4.124	14	3.309	34	9.436	-2	17.743	12	--	--
1.949	4.371	15	9	4.509	9	9.380	13	--	--	--	--	--	--

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística y e.p.

ANEXO XVI
EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA (de transporte y auxiliar) 1.939, 1.940, 1.945 y 1.950-1.978:
NUMERO, TONELAJE, VARIACIONES INTERANUALES Y NUMEROS INDICES BASE 1.950

AÑO	FLOTA DE TRANSPORTE				FLOTA AUXILIAR			
	Nº BUQUES	Nº INDICES	TONELAJE	Nº INDICES	BUQUES	Nº INDICES	TONELAJE	Nº INDICES
1.939	537	81	932	93	96	125	26	107
1.940	511	79	979	93	96	125	22	91
1.945	558	87	965	92	84	122	25	103
1.950	651	100	1.055	100	63	100	24	100
1.951	652	99	1.054	100	70	101	24	100
1.952	651	102	1.074	102	73	105	25	103
1.953	632	105	1.120	107	63	100	23	97
1.954	639	106	1.156	110	75	109	25	104
1.955	707	109	1.183	114	80	116	26	110
1.956	724	111	1.240	117	81	117	26	110
1.957	744	114	1.315	125	84	122	27	112
1.958	756	116	1.388	132	85	123	31	122
1.959	771	118	1.435	135	94	122	31	123
1.960	805	124	1.530	147	98	128	31	131
1.961	825	127	1.650	157	83	128	31	132
1.962	850	131	1.720	164	88	128	31	132
1.963	874	134	1.765	167	90	130	32	134
1.964	897	137	1.715	163	94	135	33	136
1.965	923	140	1.843	173	100	145	34	141
1.966	942	143	1.995	189	130	183	37	154
1.967	943	143	2.204	210	155	225	50	210
1.968	949	150	2.479	231	170	245	53	230
1.969	971	159	2.928	268	173	251	54	234
1.970	977	167	3.054	289	189	274	56	244
								1.015

1.271	920	125	3,346	317	190	275	57	735	1,010
1.272	890	127	3,941	374	200	250	50	249	1,010
1.273	829	127	4,285	404	210	304	64	265	1,020
1.274	825	127	5,687	440	216	313	65	278	1,041
1.275	811	125	5,134	497	225	326	66	274	1,011
1.276	815	128	5,654	533	225	326	66	274	1,050
1.277	851	130	7,035	667	229	328	66	275	1,090
1.278	865	131	7,639	724	245	355	72	298	1,110

FUENTE: Elaboración propia sobre datos del Instituto Nacional de Estadística y
Subsecretaría de la Marina Mercante.

(....continuación del cuadro XVI)

CÓDIGO	TOTAL	FLOTA DE TRANSPORTE		FLOTA AUXILIAR		FLOTA TOTAL	
		buques	tonelaje	buques	tonelaje	buques	tonelaje
no índice	no índice						
101	1.003	11	-0	-2	-1	-1	-1
102	1.012	11	-1	-1	-1	-2	-2
103	1.022	15	0	-19	-5	10	3
104	1.032	100	-0	1	2	-1	-0
105	1.042	3	2	4	2	3	2
106	1.052	3	5	-5	-6	2	5
107	1.062	3	3	8	7	2	3
108	1.072	3	3	7	6	2	3
109	1.082	2	4	1	0	2	3
110	1.092	2	6	4	2	3	6
111	1.102	2	6	1	16	2	6
112	1.112	2	3	-1	0	2	3
113	1.122	2	9	5	2	5	9
114	1.132	2	7	0	1	2	7
115	1.142	2	2	0	0	2	2
116	1.152	3	4	0	0	3	4
117	1.162	1	2	2	2	1	2
118	1.172	1	2	4	2	3	2
119	1.182	1	8	30	9	4	9
120	1.192	0	11	19	37	3	11
121	1.202	1	11	10	5	2	11
122	1.212	2	16	2	2	-2	16
123	1.222	-1	8	9	5	1	3
124	1.232	1	10	1	1	-1	0
125	1.242	1	18	5	6	2	18
126	1.252	-0	9	5	7	1	5
127	1.262	-1	9	3	1	0	0
128	1.272	-2	11	2	1	-1	10
129	1.282	3	10	3	1	2	10
130	1.292	2	13	2	1	2	13
131	1.302	2	9	7	8	3	9
132	1.312	2	9	7	8	3	9
133	1.322	1	10	5	6	2	10
134	1.332	1	18	5	7	1	18
135	1.342	1	9	3	1	0	0
136	1.352	1	9	3	1	0	0
137	1.362	1	11	2	1	-1	10
138	1.372	3	10	3	1	2	10
139	1.382	2	13	2	1	2	13
140	1.392	2	9	7	8	3	9
141	1.402	1	10	1	1	-1	0
142	1.412	1	18	5	6	2	18
143	1.422	1	9	3	1	0	0
144	1.432	1	9	3	1	0	0
145	1.442	1	11	2	1	-1	10
146	1.452	3	10	3	1	2	10
147	1.462	2	13	2	1	2	13
148	1.472	2	9	7	8	3	9
149	1.482	1	10	1	1	-1	0
150	1.492	1	18	5	6	2	18
151	1.502	1	9	3	1	0	0
152	1.512	1	9	3	1	0	0
153	1.522	1	11	2	1	-1	10
154	1.532	3	10	3	1	2	10
155	1.542	2	13	2	1	2	13
156	1.552	2	9	7	8	3	9

CUADRO XVII

CRECIMIENTO DE LA FLOTA MERCANTE TOTAL 1.950-1.978 y por GRUPOS 1.965-1.978 (en %)

	1.978-1.975	1.975-1.970	1.970-1.965	1.965-1.960	1.960-1.955	1.955-1.950
Carta seca	0,65	68,90	25,68			
Frigoríficos y Refrig. Geradores	-19,95	-11,71	12,91			
Pasaje y mixtos	-15,23	-29,08	6,8			
Petroleros	87,18	97,3	138			
Gasas licuados	16,95	-20,63	450			
Gasas especiales	91,37	33,72	84,5			
TOTAL TRANSPORTE	49,8	68,11	65,35	11,53	35,12	16,15

FUENTE: e.p. sobre datos de la "Lista Oficial de Buques"

CUADRO: XVIII

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LA FLOTA DE TRANSPORTE

	1.965	1.970	1.975	1.978
Carga seca	47,5	36,2	36,3	24,6
Pasaje	16,3	10,5	4,6	2,6
Petroleros	33,5	47,7	55,9	70,4
Otros (*)	2,7	5,6	3,2	2,4

(*) Comprende Frigoríficos, gases licuados y B. especiales

FUENTE: Lista Oficial de Buques (L.O.B.)

CUADRO: XIX-3
 NÚMEROS, ÍNDICES Y VARIACIONES ANUALES (en %)

	1.966	1.967	1.968	1.969	1.970	1.971
%	T.R.B.	T.R.B.	T.R.B.	T.R.B.	T.R.B.	T.R.B.
Carta seca	96	97	95	90	89	98
Trigonfícos	136	221	293	321	329	321
Pasaño	130	105	110	99	94	90
Petroleros	104	110	140	126	125	127
Gases licuados	100	150	188	200	238	255
3. Especiales	97	180	107	183	185	207
Total transportes	100	101	119	132	99	131
INCREMENTOS INCREMENTALES						
Carta seca	-4	0	-2	5	-1	17
Trigonfíco	35	67	32	10	2	-2
Pasaño	30	-20	-3	0	-5	-5
Petroleros	4	18	5	19	0	1
Gases licuados	0	50	25	41	5	-5
3. especiales	-33	50	50	40	27	13
Total transportes	0	1	11	11	-0	10

CUADRO: XX- A

CARGA SECA: Desagregación 1.970-1.978

	1.970	1.971	1.972	1.973	1.975	1.977	1.978
Combinados	15	22	30	38	43	52	54
Graneleros	15	22	30	38	43	52	54
Carga General	558	541	535	519	477	458	451
Portacant.	8	10	13	19	30	48	65
SORO	5	10	12	12	14	21	21

FUENTE: "ANAVE"

CUADRO: XL- 3
 NÚMEROS, INDICES, VARIACIONES ANUALES (en %)

	1.970		1.971		1.972	
	Nº.	Ind.	Nº.	Ind.	Nº.	Ind.
Combinados	-	-	-	-	-	-
Graneleros	16	100	277	100	22	138
Carga general	558	100	812	100	941	97
Porta conte.	8	100	12	100	10	125
Ro Ro	5	100	3	100	10	200

INCREMENTOS INTERANUALES

Combinados	-	-	-	-	-	-
Graneleros	38	58	36	49		
Carga general	-3	3	-1	-2		
Porta Cont.	25	33	30	19		
Ro ro	100	133	20	43		

[illegible]

CUADRO: XII.- A
EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE (al 31-12 de cada año)
(en miles TEB)

	1.970		1.971		1.972		1.973		1.974	
	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB
Petroleros	98	1.456	99	1.589	100	1.970	102	2211	104	2.433
Combinados	-	-	-	-	-	-	-	-	969	1.798
Graneleros	16	277	22	437	30	652	38	733	589	1.798
Carga General	558	812	541	824	535	819	519	778	589	1.798
Porta Cont.	8	12	10	16	13	19	19	35	589	1.798
RO-RO	5	3	10	7	12	10	12	9	589	1.798
Frigoríficos	46	78	45	76	42	65	43	65	42	55
Gases licuados	19	67	18	56	18	56	18	56	16	53
Especiales	14	26	15	29	18	36	19	37	19	41
Pesaje	63	322	60	302	62	314	58	276	55	268
TOTAL	827	30.053	820	33.246	830	33.941	829	4.265	825	4.648

FUENTE: Subsecretaría de la Marina Mercante. ANAVE y elaboración propia. Los datos de 1.974 y 1.976 han sido obtenidos a través de los partes mensuales de altas y bajas que obran en la Se M.M. Los de 1.973 de la Memoria anual de ANAVE "M.M. 79, pág. 49 a 55".

[XXI-A, cont.]

1.975		1.976		1.977		1.977		1.978	
NR	TRB	NR	TRB	NR	TRB	NR	TRB	NR	TRB
106	2,873	108	3,270	120	4,685	118	5,120		4,772
4	259	581	1,944	4	259	4	259		259
43	768	581	1,944	52	839	54	862		840
477	776	581	1,944	458	756	451	838		876
30	56	581	1,944	48	106	657	162		213
14	11	581	1,944	21	23	21	25		27
47	68	45	63	42	54	42	51		n.d.
16	53	15	56	15	56	14	54		54
22	35	31	46	40	61	42	68		82
52	237	55	245	51	196	51	194		194
811	5,136	835	5,624	851	7,035	862	7,633	855	7,378

CUADRO: XII- B
EVOLUCION DE LA FLOTA DE TRANSPORTE ESPAÑA 1.970-1.979 NÚMEROS ÍNDEXES BASE 1.970=100

	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	1.977	1.978	1.979
Petroleros Nº	100	101	102	104	106	108	110	122	120	-
TRB	100	109	135	152	167	197	224	322	352	328
Combinados Nº	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grasleros Nº	100	137	187	237	-	269	-	325	337	-
TRB	100	158	235	265	-	277	-	303	311	303
Carga General Nº	100	97	96	93	-	85	-	82	81	-
TRB	100	103	101	96	-	95	-	93	103	108
Porta Nº	100	125	162	237	-	375	-	600	812	-
Contenedores TRB	100	133	158	232	-	457	-	883	1.350	1.774
BO-RO Nº	100	200	240	240	-	280	-	420	420	-
TRB	100	233	333	300	-	357	-	786	833	900
Frigoríficos Nº	100	98	91	93	91	102	98	91	91	-
TRB	100	97	83	83	70	87	81	69	55	n.d.
Gases Nº	100	95	95	95	84	84	79	79	74	-
Licudor Nº	100	85	85	85	79	79	83	83	81	-
Especiales Nº	100	107	128	136	136	157	221	2 86	300	-
TRB	100	111	138	142	158	135	177	235	261	315
Pasaje Nº	100	95	98	92	87	82	87	81	81	-
TRB	100	94	97	86	83	74	76	61	60	50
TOTAL Nº	100	99	100	100	100	98	101	103	104	103
TRB	100	110	129	140	152	168	184	250	250	242

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de cuadro anterior.

CUADRO: XXII
COMPOSICION DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE, 1.960, por tráficos.

	Nº	TRB 10'	% nº	TRB %
1) TRAMP				
Continental	145	161	65	10
Intercontinentales	57	283	26	17
Petroleros	20	235	9	14
TOTALES	222	679	--	41
2) LINEAS EXTERIORES				
Mercantes y mixtos	25	107	40	6
Fruteros	27	78	44	5
Transatlánticos	10	102	16	6
TOTALES	62	287	--	17
3) L. SOBERANIA				
Islas Baleares	10	27	--	20
Islas Canarias	11	48	--	26
N. Africa	n.d.	14	--	11
Guinea	n.d.	29	--	22
Insulares	n.d.	14	--	11
TOTALES	n.d.	132	--	15
4) CABOTAJE				
Transp. nacionales	256	82	52	15
Carboneros	130	186	26	33
Madereros	14	32	3	9
Petroleros	26	175	7	31
Líneas regulares	57	64	12	11
TOTALES	493	559	--	34
TOTALES GENERALES	n.d.	1.657	--	--

FUENTE: Banco Mundial, 1.962

CUADRO: XXIII

DISTRIBUCION PORCENTUAL POR GRUPO DE EDAD A 31-XII- DE CADA AÑO (sobre tonelaje)

Grupo de edad	1.950	1.960	1.965	1.970	1.975	1.978
0-5 años	10,4	24,3	24,0	40,7	54,9	47,2
5-10 años	4,3	11,1	28,4	18,0	24,8	35,12
10-15 años	0,9	8,4	9,2	17,4	6,8	9,2
15-20 años	9,0	4,5	5,4	7,2	7,1	4,8
20-25 años	8,1	1,3	5,4	2,7	2,7	2,1
más de 25	67,3	50,4	27,6	13,0	3,7	1,5

FUENTE: Datos de Base, de Lista Oficial de Buques. El año 1.960 está calculado sobre datos que incluyen flota de tráfico y recreo, pero estos grupos no llegan a representar más que el 2% de la flota total (incluyendo transporte). El resto de los años, -- flota de transporte. Elaboración propia.

CUADRO: XXIV

EDAD MEDIA POR AÑO DE LOS VAPORES Y MOTONAVES Y DE LA TONELADA

AÑO	VAPORES Y MOTONAVES	
	Edad buques	Edad tonelada
1.945	32,58	28,53
1.946	31,22	27,46
1.947	31,81	28,36
1.948	32,04	28,89
1.949	32,30	28,71
1.950	33,16	29,27
1.951	33,06	29,97
1.952	33,37	29,80
1.953	33,82	30,69
1.954	34,02	30,19

FUENTE: Presidencia del Gobierno "Estudio"

CUADRO: XXV

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL n° DE BUQUES, por grupos de edad.

	1.950	1.965	1.978
5 años	14,3	15,3	25,4
de 5 a 10 años	10,7	20,6	19,2
de 10 a 15 "	0,9	9,9	16,4
de 15 a 20 "	6,1	7,9	12,5
de 20 a 25 años	4,9	9,5	9,4
25 años	63,0	36,7	17,1

FUENTE: Datos de base, Lista Oficial de Buques. Elaboración propia

CUADRO. LXVI
 EDAD DE LA FLOTA NO PETROLERA 1.960 y 1.978 (tomando como base la flota total dado que en 1.960 no está desglosada la flota de transporte)

	mayor de 5 años	de 5 a 9	de 10 a 14	de 15 a 20	de 20 a 24	y 25	TOTAL
1.978	30,9	37,29	14,63	7,27	4,61	5,25	100
1.960	23,29	7,04	8,36	4,68	0,85	55,76	100
1.970	23,29	19,06	16,63	7,34	5,39	20,38	* 100

FUENTE: Lista Oficial de Buques y Elaboración propia.

CUADRO: XXVII
EVOLUCION EDAD POR GRUPOS PORCENTUALES. PETROLEROS

	menor de 5 años	de 5 a 9	de 10 a 14	de 15 a 19	de 20 a 24	≥ 25
1.978	53,79	34,11	7,21	3,66	0,94	0,28
1.970	51,07	17,14	17,48	6,87	1,74	5,69
1.960	49,80	15,86	2,06	6,46	1,93	23,88

FUENTE: Lista Oficial de buques (L.O.B.)

CUADRO: XXVIII

EDAD DE LA FLOTA ESPAÑOLA EN 1.960. BUQUES CON MAS DE 25 AÑOS.

CLASE	Nº	TRB 10 ³	% Nº	% TONELAJE
1) TRAMP				
Continetales	31	59	21	37
Intercontinentales	35	189	61	67
Petroleros	3	22	15	9
TOTAL	69	270	31	40
2) LINEAS EXTERIORES				
Mercantes y mixtos	9	42	36	39
Fruteros	7	14	26	18
Trasatlánticos	1	10	10	10
TOTAL	17	66	27	23
3) LINEAS SOBERANIA				
Islas Baleares	8	16	80	59
Islas Canarias	6	26	55	54
norte de Africa	n.d.	--	--	--
Guinea	n.d.	34	--	117
Interinsulares	n.d.	--	--	--
TOTAL	n.d.	76	--	58
4) CABOTAJE				
Transp.nacionales	95	28	37	34
Carboneros	122	179	91	96
Madereros	12	44	86	85
Petroleros	19	76	5	43
Líneas regulares	35	57	6	89
TOTAL	283	384	5	69
TOTALES GENERALES	n.d.	796	--	48

Fuente: Banco Mundial

CUADRO: XIX

DISTRIBUCION POR EDADES DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE AL 31-12-78 (en miles de TEB)

	Menor de 5 años		de 5 a 10 años		de 10 a 15 años		de 15 a 20 años		de 20 a 25 años	
	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB
Portacontenedores	46	127	19	35	--	--	--	--	--	--
RO-RO	11	18	8	6	2	1	--	--	--	--
Frigoríficos	4	5	3	3	27	37	6	5	2	1
Graneleros	17	150	28	538	4	71	5	43	--	--
Combinaos	4	259	--	--	--	--	--	--	--	--
Petroleros	33	3.013	33	1.450	21	387	17	198	8	57
Gases licuados	1	5	2	31	7	13	4	5	--	--
Especiales	25	41	12	20	4	6	1	1	--	--
Paseje	7	32	4	16	8	42	7	20	7	33
Carra general	74	331	50	123	69	155	69	91	64	24
TOTAL	222	3.981	159	2.282	142	712	109	363	81	175
%	26	52	18	30	16	9	13	5	9	2

FUENTE: Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Elaboración propia.

(... continuación del cuadro XIX)

mayores de 25 años		TOTALES	
Nº	TEB	Nº	TEB
--	--	69	162
--	--	21	25
--	--	42	51
--	--	54	802
--	--	4	259
6	15	118	5.120
--	--	14	54
--	--	42	68
18	51	51	194
125	94	451	838
149	120	862	7.633
17	2	100	100

CUADRO: XXI

PAVANO Y EDAD DE LA FLOTA DE CARGA ESPAÑOLA 1.965-1.978

FUENTE: Lista Oficial de Buques.

CARGA (toneladas)	menores de 5 años			de 5 a 9 años			de 10 a 14 años		
	Nº	MS	Porcentaje	Nº	MS	Porcentaje	Nº	MS	Porcentaje
de 100 a 499	24	7.548	8,75	52	14.228	16,49	40	9.420	10,92
de 500 a 999	13	10.321	13,95	42	35.517	48,04	14	9.970	13,48
de 1.000 a 2.999	26	44.134	19,75	22	42.940	19,17	9	24.165	10,81
de 3.000 a 5.999	8	37.467	11,85	15	63.377	20,04	2	7.878	2,43
de 6.000 a 11.999	7	57.660	43,76	7	46.461	35,26	-	-	-
de 12.000 a 19.999	3	46.761	100,00	-	-	-	-	-	-
TOTAL	81	203.891	23,21	138	202.423	23,04	65	51.233	5,83
CARGA SECA									
de 100 a 500	-	-	-	9	4.031	7,50	24	8.297	15,43
de 501 a 1.000	19	13.421	18,78	22	16.643	23,28	10	7.073	9,90
de 1.001 a 1.999	-	-	-	22	38.163	13,98	21	40.235	14,73
de 2.000 a 2.999	19	74.017	24,82	25	116.571	39,09	9	38.167	12,80
de 3.000 a 4.999	20	157.047	52,61	6	62.546	19,70	7	60.773	19,14
de 5.000 a 12.000	12	219.938	49,24	10	149.504	33,47	4	61.639	13,80
de 12.001 a 20.000	1	22.452	9,94	7	203.457	90,06	-	-	-
de 20.001 a 30.000	-	-	-	5	191.910	100,00	-	-	-
de 30.001 a 50.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	145	619.441	32,97	106	782.825	41,67	75	216.190	11,51

(... continuación cuadro XXI)

Edad	de 15 a 19 años			de 20 a 24 años			mayores de 25 años			TOTALES	
	Nº	porcentaje	Nº	Nº	porcentaje	Nº	Nº	porcentaje	Nº	porcentaje	Nº
43	13.074	15,16	59	15.047	17,44	199	26.935	31,23	357	86,252	357
5.	2.978	4,03	3	2.405	3,25	18	12.744	17,24	95	73,935	95
7	18.094	8,10	7	17.322	7,75	38	76.908	34,42	109	223,463	109
1	4.549	1,44	1	3.929	1,24	52	199.269	63,00	79	315,259	79
-	--	--	2	14.813	11,24	2	12.834	9,74	18	131,768	18
-	--	--	--	--	--	--	--	--	3	46,761	3
56	38.695	4,40	72	53.516	6,09	249	328.690	37,41	661	878,448	661

25	7.348	13,67	29	8.450	15,72	104	25.629	47,68	191	53,755	191
19	15.038	21,04	17	13.848	19,37	9	5.456	8,63	96	71,479	96
14	28.135	10,30	13	25.890	9,46	8	18.129	6,64	152	273,058	152
10	42.659	14,30	5	23.493	7,88	1	3.314	1,11	69	298,221	69
4	27.133	8,55	--	--	--	--	--	--	37	317,505	37
1	15.608	3,49	--	--	--	--	--	--	27	446,689	27
1	--	--	--	--	--	--	--	--	8	225,909	8
-	--	--	--	--	--	--	--	--	5	191,910	5
73	135.921	7,24	64	71.621	3,81	122	52.528	2,80	985	1.878,526	985

CUADRO: XXXI
EDAD Y TAMAÑO DE LA FLOTA PESQUERÍA, 1.965-1.978

1.965	señores de 5 años			de 5 a 9 años			de 10 a 14 años		
	nº	mas	%	nº	mas	%	nº	mas	%
PESQUERÍAS									
1.965									
de 100 a 499	1	454	50,44	1	446	49,56	—	—	—
de 500 a 999	2	1.676	71,23	1	677	28,77	—	—	—
de 1.000 a 2.999	8	11.939	100,00	—	—	—	—	—	—
de 3.000 a 5.999	—	—	—	—	—	—	—	—	—
de 6.000 a 11.999	1	6.604	100,00	—	—	—	—	—	—
TOTAL	12	20.673	94,85	2	1.123	5,15	—	—	—
1.978									
de 100 a 500	—	—	—	1	348	21,43	—	—	—
de 501 a 1.000	—	—	—	—	—	—	5	3.622	61,74
de 1.001 a 2.500	3	—	—	—	5.806	12,08	22	35.381	73,62
TOTAL	3	3.702	6,66	5	6.154	11,08	27	39.003	70,22

FUENTE: Lista Oficial de Buques

(... continuación cuadro LXXI)

de 15 a 19 años				de 20 a 24 años				mayores de 25 años				TOTAL	
Nº	TRB	%	ne	TRB	%	Nº	TRB	Nº	TRB	%	TRB	Nº	TRB
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	900	2	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	2.353	3	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	11.939	8	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6.604	1	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	21.796	14	--
2	901	27,71	1	619	10,55	--	--	--	--	--	1.624	4	--
2	1.626	27,71	1	619	10,55	--	--	--	--	--	5.967	8	--
2	3.167	6,59	--	--	--	--	--	--	--	--	48.056	31	--
6	5.694	10,25	2	994	1,79	--	--	--	--	--	55.547	43	--

CUADRO: XXXII
EDAD Y TAMAÑO DE LA FLOTA NITTA CARGA Y PASAJE 1.965 Y 1.978

CARGA Y PASAJE	menores de 5 años			de 5 a 9 años			de 10 a 14 años		
	np	TRB	%	np	TRB	%	np	TRB	%
de 100 a 499	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 500 a 999	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 1.000 a 2.999	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 3.000 a 5.999	--	--	--	1	5.251	52.82	1	4.691	47.18
de 6.000 a 11.999	--	--	--	1	9.835	98.01	--	--	--
TOTAL	--	--	--	2	15.086	51.81	1	4.691	9.82
PASAJE (toneladas)									
de 100 a 499	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 500 a 999	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 1.000 a 2.999	3	3.618	11.64	--	--	--	2	4.074	13.11
de 3.000 a 5.999	1	4.044	11.05	2	10.245	22.90	2	8.505	23.01
de 6.000 a 11.999	2	15.449	10.70	2	16.784	11.55	5	44.594	30.54
de 12.000 a 19.999	--	--	--	2	29.060	100.00	--	--	--
TOTAL	5	24.121	9.48	5	56.090	22.05	9	56.953	22.72
PASAJE (contenedores)									
de 100 a 499	--	--	--	1	292	20.43	--	--	--
de 501 a 1.000	1	887	33.08	--	--	--	--	--	--
de 1.001 a 3.000	4	9.510	34.38	--	--	--	2	2.308	8.57
de 3.001 a 6.000	1	3.514	7.04	2	8.302	16.62	1	4.037	8.08
de 6.001 a 12.000	3	25.633	21.41	1	7.535	6.20	5	35.324	29.30
TOTAL	9	39.544	19.63	4	16.129	8.01	8	41.759	20.73

FUENTE: Lista Oficial de Buques

(Continuación del cuadro XXIII)

de 15 a 19 años		de 20 a 24 años		mayores de 25 años		TOTAL	
Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
--	--	--	--	2	755	2	755
--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	7	19,173	7	19,173
--	--	--	--	--	--	2	9,342
1	7,723	43,00	--	--	--	2	17,553
1	7,723	16,28	--	9	19,328	13	47,428
--	--	--	--	3	953	3	953
--	--	--	--	4	3,248	4	3,248
2	5,032	15,19	--	9	18,246	15	31,070
1	3,932	7,58	--	5	17,653	11	44,740
4	28,569	19,93	2	19,147	13,17	3	20,494
--	--	--	--	--	--	2	29,060
7	37,393	14,70	2	19,147	7,53	24	50,694
--	--	--	--	--	--	24	254,408
--	--	--	--	6	1,133	7	1,425
--	--	--	--	2	1,794	3	2,621
4	5,208	18,83	2	3,473	12,58	4	7,064
2	7,296	15,61	3	12,911	25,85	4	13,381
1	7,226	6,03	2	16,779	14,01	4	27,247
7	20,210	10,04	7	33,169	16,47	20	50,619
						20	25,13
						55	201,450

CUADRO: XXXIII
TAMANO Y EDAD DE LA FLOTA PETROLERA ESPAÑOLA 1.965, 1.978

PERIÓDOS 1.965	menores de 5 años			de 5 a 9 años			de 10 a 14 años		
	Nº	THB	%	Nº	THB	%	Nº	THB	%
de 100 a 499	4	1.888	64.00	--	--	--	--	--	--
de 500 a 999	3	2.391	52.20	1	652	14.23	--	--	--
de 1.000 a 2.999	--	--	--	--	--	--	3	5.972	49.37
de 3.000 a 5.999	--	--	--	3	11.325	36.87	--	--	--
de 6.000 a 11.999	6	40.847	19.42	4	27.393	13.02	4	37.937	19.03
de 12.000 a 19.999	1	12.678	6.52	13	163.875	86.91	1	12.743	6.56
de 20.000 a 29.999	5	122.175	74.37	2	42.098	25.63	--	--	--
de 30.000 a 49.999	--	--	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	19	179.979	29.06	23	250.343	40.42	8	56.652	9.15

1.978									
de 100 a 500	--	--	--	--	--	--	4	1.888	31.27
de 501 a 1.000	--	--	--	--	--	--	3	2.394	73.59
de 1.001 a 3.000	2	2.544	11.90	4	7.184	33.61	3	5.453	23.57
de 3.001 a 5.000	2	8.621	14.92	6	25.332	43.85	2	8.544	14.79
de 6.001 a 12.000	--	--	--	4	26.653	25.81	1	7.003	6.73
de 12.001 a 20.000	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 20.001 a 30.000	2	42.546	19.52	2	40.906	18.76	1	23.197	13.39
de 30.001 a 50.000	--	--	--	--	--	--	3	124.724	100.00
mayores de 50.000	28	2.839.702	59.37	20	1.734.458	36.26	4	209.810	4.37
TOTAL	34	2.893.412	53.79	36	1.834.543	34.11	21	329.031	7.21

FUENTE: Lista Oficial de Buques

(.... continuación del cuadro XXIII)

de 15 a 19 años		de 20 a 24 años		de 25 años		TOTAL	
nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
---	---	1	298	3	754	3	2,550
---	---	---	---	2	1,537	6	4,520
---	---	1	1,177	3	4,946	7	12,095
---	---	---	---	4	19,393	7	50,773
2	16,939	3	25,762	9	51,900	28	210,373
---	---	---	---	---	---	15	124,295
---	---	---	---	---	---	7	184,273
2	16,939	5	26,537	21	88,540	73	519,290

---	---	---	---	2	435	18,73	5	2,323
---	---	1	552	---	---	---	4	3,045
---	---	2	3,942	2	2,237	10,47	13	21,372
3	11,325	---	---	1	3,942	6,82	14	57,754
5	40,902	3	20,329	1	8,392	8,13	15	103,295
3	39,342	2	25,891	---	---	---	5	55,233
5	105,344	---	---	---	---	---	10	217,992
---	---	---	---	---	---	---	3	124,724
---	---	---	---	---	---	---	52	4,792,990
17	196,913	8	50,814	6	15,006	0,28	122	5,373,719

CUADRO: XXXII
EDAD Y TAMAÑO DE LA FLOTA DE BARCOS LICUADOS 1.965, 1.976

1.965	de 5 años			de 5 a 9 años			de 10 a 14 años		
	Nº	TEB	%	Nº	TEB	%	Nº	TEB	%
de 500 a 999	—	—	—	—	—	—	—	—	—
de 1.000 a 2.999	8	12.004	100,00	—	—	—	—	—	—
TOTAL	8	12.004	100,00	—	—	—	—	—	—
1.976									
de 501 a 1.000	—	—	—	1	957	33,01	—	—	—
de 1.001 a 3.000	—	—	—	—	—	—	6	9.087	73,25
de 3.001 a 5.000	3	13.015	79,40	—	—	—	1	3.377	20,50
de 50.001 a 50.000	—	—	—	1	30.394	100,00	—	—	—
TOTAL	3	13.015	20,96	2	31.351	50,49	7	12.464	20,07

FUENTE: Lista Oficial de Buques

(... continuación del cuadro XIXIV

de 15 a 19 años				de 20 a 24 años				mayores de 25 años				TOTAL	
Nº	TRB	%	Nº	TRB	%	Nº	TRB	Nº	TRB	%	Nº	TRB	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8	12.004	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8	12.004	

2	1.942	66,99	--	--	--	--	--	--	--	--	3	2.899	
2	3.318	26,75	--	--	--	--	--	--	--	--	8	12.405	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	4	16.393	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1	30.394	
4	5.260	8,47	--	--	--	--	--	--	--	--	16	62.091	

CUADRO: XXV
TALLADO Y EDAD DE LA FLOTA DE BUQUES ESPECIALES 1.965, 1.978

	menores de 5 años				de 5 a 9 años				de 10 a 14 años			
	Nº	TRB	%	RE	TRB	%	RE	TRB	Nº	TRB	%	RE
1.965												
de 100 a 499	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 500 a 999	2	1.898	73,56	1	682	26,44	--	--	--	--	--	--
de 1.000 a 2.999	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 3.000 a 5.999	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 6.000 a 11.999	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	2	1.898	13,31	1	682	4,78	--	--	--	--	--	--
1.978												
de 100 a 500	3	1.040	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--
de 501 a 1.000	14	9.874	70,05	3	2.596	18,42	1	943	1	943	6,69	--
de 1.001 a 3.000	7	17.713	50,19	9	12.058	34,17	3	5.520	3	5.520	15,64	--
de 3.001 a 6.000	2	6.748	52,27	2	6.162	47,73	--	--	--	--	--	--
TOTAL	26	35.375	55,85	13	20.816	32,87	4	6.463	4	6.463	10,20	--

FUENTE: Lista Oficial de Buques

CUADRO: XXVI
DISTRIBUCION POR TAMAÑOS DE LA FLOTA DE TRANSPORTE ESPAÑOLA al 13-12-78

TBS	Cargueros	frigoríficos	granuleros	petroleros	gase- licuados	Portacon- tenedores
de 100 a 500	188	4	--	6	--	--
de 500 a 1.000	76	8	--	4	3	14
de 1.000 a 3.000	109	30	7	13	8	32
de 3.000 a 6.000	52	--	6	14	2	12
de 6.000 a 12.000	22	--	8	15	--	7
de 12.000 a 20.000	4	--	21	5	--	--
de 20.000 a 30.000	--	--	7	10	--	--
de 30.000 a 50.000	--	--	5	3	1	--
de 50.000 a 75.000	--	--	--	21	--	--
de 75.000 a 100.000	--	--	--	11	--	--
de 100.000 a 150.000	--	--	--	10	--	--
de 150.000 a 300.000	--	--	--	6	--	--
T O T A L	451	42	54	118	14	65

FUENTE: Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante y ANAVE.

(... continuación del cuadro XXIV)

Pasaje	Combinados	EO-EO	Especiales	TOTAL
6	--	2	4	210
3	--	9	14	131
13	--	10	18	240
13	--	--	6	105
16	--	--	--	68
--	--	--	--	30
--	--	--	--	17
--	--	--	--	9
--	4	--	--	25
--	--	--	--	11
--	--	--	--	10
--	--	--	--	6
51	4	21	42	862

CUADRO XXXVII-A

Evolución de algunas magnitudes definidoras de la oferta de Servicios: Flota en activo, nuevos contratos, buques botados, desguazados y entregados; entradas en servicio y bajas.

A TOPELLE ENTRADO N° 10 ³ TEB	B ENTRADAS EN SERVI CIO	C BAJAS TEB	D DESQUACES	E BUQUES BOTADOS	F NUEVOS CONTRATOS	G FLOTA, listas, 1° y 2°	H TEB
1950						1055	1450
1951						1047	1448
1952						1109	1439
1953		38		42		1158	1457
1954		48		46		1192	1516
1955		58		74		1240	1597
1956	62	89		94		1335	1680
1957	93	95		116		1408	1760
1958	69	97		150		1445	1885
1959	141	172		112		1656	2097
1960	164	199	16	182		1748	2223
1961	25	124	45	19		1838	2333
1962	11	80	7	1		1856	2396
1963	17	46	65	24		1842	2416
1964	29	103	144	83		1847	2424
1965	51	131	119	106	376	1987	2555
1966	25	179	46	43	301	2204	2873
1967	35	277	66	56	540	2438	3270
1968	35	324	32	32		2828	4019
1969	42	397	78	39	406		

1970	31	290	287	61	907	3054	4553
1971	37	525	487	194	539	3346	4964
1972	42	661	689	109	727	3941	6165
1973	38	542	519	193	2625	4266	6861
1974	31	516	539	155	177	4852	7674
1975	37	669	632	151	316	5132	8534
1976	49	719	560	80	361	5612	9564
1977	47	1518			190		11712
1978	57	840			148		13482
1979	51	412			505		13943
1980				324			

CUADRO XXXVII-B

	A	B	C	D	E	F	G	H
1952							-1	0
1953							6	1
1954		-17			9		4	1
1955		21			61		3	4
1956		53			27		4	5
1957	50	7			23		8	5
1958	-26	2			29		5	5
1959	104	77			-25		3	7
1960	16	16			63		15	11
1961		-31		27			6	6
1962	-36	-29	-85	-95			5	5
1963	-43	-14	828				1	3
1964	124	73	145	246			-1	1
1965	27	-14	-26	28			0	0
1966	37	50	-62	-59		-20	6	5
1967	54	52	43	30		79	11	12
1968	17	-6	-51	-43			11	14
1969	22	76	144	22			11	23
1970	-27	-39	22				8	13
1971	81	70	218				10	9
1972	26	41	-44			-41	18	24
1973	-18	-25	77			35	8	17
1974	-15	4	-20			261	9	12
1975	30	17	-3			-93	10	12
1976	7	-11	47			79	9	11

1977	111	-47
1978	-45	241
1979	-51	241
1980		241

Fuente: A - ELIUC José Lda, O. S. No. 65, de 1961-79, CONSTRUAYES, sólo entregas de E. de Transporte

B - de 1953 a 1976, 84 - H. N.º "Estadísticas de mercancías . . ."

C - de 1961 a 1969 " "

D - de 1961 a 1969 " "

E - de 1953 a 1960 " "

F - de 1965 a 1978 OFICINA Y AJAYE, 1979 CONSTRUAYES

G - de 1951 a 1976 S.º H.º

H - de " " " "

Las variaciones anuales, elaboración propia sobre datos anteriores

EVOLUCION DE LA CUANTIA DE PEDIDOS 1.950-77 (Números índices, base 1.950)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Carteros	8	111	152	131					97	5	59	12					8	21
Carga-Paseaje	95	152	124	129	98	82	45	45	9	71	101	40	79	69	73	60	18	10
Petroleros	25	621	511	540	501	736	786	1104	1592	1132	452	116	814	670	2070	2737	3324	3961
Motoristas	30	10																
Carga	103	278	376	438	158	1006	1764	2054	2097	1146	908	1915	537	938	982	685	517	314
Fruteros	145	167	117	94	146	251	371	304	150	113								
m Otros tanques																	654	1830
m Bulkarriers																	154	786
(*) Porta-contenedores																		200
m Refrigeracion																		
T. Flota Transp.	30	233	211	221	160	290	372	43	494	361	223	248	232	244	511	617	858	1024
Varia	4	3	1	7	6	7	33	16	82	288	828	781	110	316	170	170	127	165

Note: X Base 1.965
(*) " 1.967

cont. cuadro XXVIII-A

	1.969	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	1.977
Costeros	4	21	35						
Carga-Paseje	21	45	134	116	107	61	35		25
Petroleros	5417	6839	7439	8018	207	17431	15134	11748	4453
Motoveleros									
Carga	1117	4096	3516	528	1252	1373	2041	1690	2284
Fruteros									
* Otros tanques	995		38	356	693	1095	837	583	459
* Alkarietas	1266	1196	578	547	269	69	41	696	534
(+) Porta-contenedores	704	1647	1270	1898	4464	4894	3772	3911	4811
* Frigoríficos									
2. Flota Transp.	1355	1879	1789	1553	3575	3023	2691	2280	1197
Varías	148	150	44	1724	1293	446	64	81	38

FUENTES: SECTORA Y COMERCIAL

CUADRO XXXVIII-B-1

Cartera de PEDIDOS DE LA FLOTA MERCANTE Española 1950-1977

Años	TOTAL TRANSPORTE		AUXILIAR (Varios)		TOTAL	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
1950	51	109.663	22	15597	73	125.260
1951	49	88.046	6	708	55	88.754
1952	70	255.332	3	500	73	255.832
1953	83	231.203	2	220	85	231.423
1954	70	241.906	7	1.158	77	243.064
1955	69	175.332	4	1.002	73	176.334
1956	98	317.911	5	1.062	103	318.973
1957	129	407.697	10	5.180	139	412.877
1958	126	46.640	8	2569	134	492.109
1959	115	541.622	15	12827	130	554.449
1960	69	395.420	11	44983	80	440.403
1961	54	244.615	15	129097	69	373.712
1962	65	271.723	17	121877	82	393.603
1963	50	254.352	19	1708	69	271.433
1964	7	267.036	21	49267	78	316.303
1965	65	559.898	38	26597	103	586.495
1966	63	676.282	33	26026	96	702.308
1967	66	940.557	26	19820	92	960.385
1968	70	1.123.395	23	25673	93	1.149.068
1969	77	1.485.756	40	55730	117	1.541.486
1970	92	2.060.750	24	23320	116	2.084.070
1971	92	1.962.092	26	6918	118	1.969.010
1972	78	1.703.088	43	268829	121	1.971.917
1973	115	3.920.690	31	201753	146	4.122.443
1974	134	3.314.891	21	69574	155	3.384.465
1975	123	2.950.612	25	9943	148	2.960.585
1976	110	2.499.948	28	12579	138	2.512.527
1977	129	1.312.501	17	5993	146	1.318.494

CUADRO XXXVIII-B-2

Variaciones anuales del tonelaje

Año	F. Transporte	F. Auxiliar	F. Total
1950			
1951	-20	-95	-11
1952	190	-28	-37
1953	-19	-56	-14
1954	5	428	-7
1955	-28	-13	45
1956	81	6	94
1957	28	388	44
1958	-89	-50	-9
1959	1061	398	-19
1960	-27	251	-3
1961	-38	187	14
1962	11	-5	20
1963	-6	-86	-31
1964	5	188	16
1965	110	-46	85
1966	21	-2	19
1967	39	-24	36
1968	19	29	20
1969	32	117	34
1970	39	-58	35
1971	-5	-70	-5
1972	-13	3782	0
1973	130	-25	109
1974	-15	-65	-18
1975	-12	-86	-12
1976	-15	26	-15
1977	-47	-52	-47

CUADRO XXXVIII-C

CARTERA DE PEDIDOS MERCANTE 1950-1978

PETROLEROS

PETROLEROS			Variación anual
AÑO	Nº	TRB	TRB
1950	2	17,0	
1951	2	4,2	-7,6
1952	10	105,5	2412
1953	10	87,0	-18
1954	7	92,0	6
1955	9	81,1	-12
1956	11	125,0	54
1957	13	133,6	7
1958	15	187,5	40
1959	19	270,5	44
1960	14	195,8	72
1961	7	76,7	39
1962	2	19,6	-75
1963	10	138,3	606
1964	10	113,7	-18
1965	10	351,7	209
1966	13	465,0	32
1967	12	565,0	21
1968	17	673,0	19
1969	14	920,5	37
1970	18	1162,1	26
1971	19	1263,1	9
1972	18	1362,3	8
1973	33	3518,1	158
1974	29	2961,9	84
1975	26	2571,5	-14
1976	19	1996,2	-23
1977	7	756,6	-63

CUADRO XXXVIII-D

Cartera de pedidos 1950 - 77

CARGA

AÑO	n°	TRB	Variación anual % TRB
1950	4	12,0	
1951	28	12,3	2,5
1952	22	33,3	171
1953	32	45,0	35,1
1954	22	52,4	16,4
1955	6	18,9	-64
1956	76	120,4	537
1957	96	211,1	75
1958	94	246,0	16,5
1959	87	251,0	2
1960	30	137,1	-46
1961	37	108,6	-21
1962	58	229,1	111
1963	23	64,2	-72
1964	39	112,2	74
1965	35	117,5	4
1966	23	82,0	-31
1967	23	62,0	-25
1968	15	37,6	-30
1969	34	133,7	255
1970	40	485,2	263
1971	42	421,0	-14

(... continuación del cuadro XXXVIII- D)

1972	20	63,1	-85,
1973	28	150,0	137
1974	43	164,3	9
1975	48	244,2	49
1976	45	202,2	-18
1977	69	273,2	35

CHADNO XXXVIII-E

GRANELEROS (Bulkcarriers) 1965 - 1977

Año	Nº	TRB	Variación anual %	
			Nº	TRB
1965	2	29,4		
1966	3	45,2		54
1967	9	231		411
1968	15	336		145
1969	14	372		10
1970	13	352		-6
1971	8	170		-52
1972	12	161		-6
1973	7	79,2		-61
1974	8	20,3		-75
1975	4	12,1		-41
1976	12	204,6		159,0
1977	9	157		-24

CUADRO XXXVIII-P

Cartera de Fedidos

PORTACONTENEIDORES

Año	Nº	TRB	Variación anual %
1950			
1951			
1952			
1953			
1954			
1955			
1956			
1957			
1958			
1959			
1960			
1961			
1962			
1963			
1964			
1965			
1966			
1967	1	2,0	
1968	2	4,0	100
1969	8	14,0	250
1970	14	33,0	136
1971	11	25,3	-24
1972	18	38,0	50
1973	33	89	134
1974	36	98	110
1975	32	75	-24
1976	29	78	4
1977	39	96	23

CUADRO XXXVIII-G

Cartera de Pedidos

FRUTEROS 1950 - 1960

Año	Nº	TRB	Variación anual
1950	4	10,0	
1951	5	14,5	45
1952	5	16,7	15
1953	3	11,7	-30
1954	2	9,4	-19
1955	9	14,6	55
1956	9	25,0	71
1957	18	37,0	48
1958	15	30,4	-18
1959	8	15,0	-51
1960	7	11,3	-25

Nota: Información no disponible a partir de 1960.

CUADRO XXXVIII-H

COSTEIOS			
Año	Nº	TRB	Variación anual
1950	23	10,3	
1951	3	0,8	-93
1952	19	11,4	1325
1953	28	15,7	38
1954	27	13,5	-15
1955			
1956			
1957			
1958			
1959			
1960	13	10,0	
1961	2	0,5	-95
1962			
1963	10	6,0	1100
1964	3	1,9	-69
1965			
1966			
1967	2	0,8	
1968	5	2,2	175
1969	1	0,4	-82
1970	3	2,2	450
1971	5	3,6	63
1972			
1973			
1974			
1975			
1976			
1977			

CUADRO XXXVIII-I

Carteras de Pedidos

OTROS TANQUES

Años	Nº	TRB	Varación anual
1950			
1951			
1952			
1953			
1954			
1955			
1956			
1957			
1958			
1959			
1960			
1961			
1962			
1963			
1964			
1965	1	3,2	
1966	4	21,0	556
1967	11	58,5	176
1968	10	55,4	-6
1969	3	32,0	-43
1970			
1971	1	1,2	
1972	3	11,4	854
1973	7	22	92
1974	13	35	59
1975	11	27	-23
1976	5	18,6	-32
1977	3	14,7	-21

CUADRO XXXVIII-J

FRIGORIFICOS

Año	Nº	TRB	Variación anual
1950			
1951			
1952			
1953			
1954			
1955			
1956			
1957			
1958			
1959			
1960			
1961			
1962			
1963			
1964			
1965	9	15,4	
1966	12	28,0	81
1967	5	11,0	-61
1968	5	9,5	-14
1969	1	0,3	-97
1970	1	0,3	0
1971			
1972			
1973			
1974			
1975			
1976			
1977			

CUADRO XXXVIII-K

PASAJE (y mixtos)

AÑOS	Nº	TRB	Variación anual
1950	10	58	
1951	8	55,5	-5
1952	13	88,1	58
1953	10	72,0	19
1954	12	74,6	3
1955	45	56,7	-24
1956	2	47,4	-17
1957	2	26	-46
() 1958	2	26	0
1959	1	5,2	-80
1960	5	41,2	692
1961	8	58,7	42
1962	5	23	-61
1963	7	46,0	100
1964	5	40	-14
1965	8	42,5	6
1966	8	35	-18
() 1967	3	10,6	-70
1968	1	5,2	-51
1969	2	12,5	140
1970	3	26,1	108
1971	6	78	198
1972	7	67,4	-14
1973	7	62,4	-8
1974	5	35,4	-44
1975	2	20,5	-43
1976			
1977	2	147	

CUADRO: XXXIX-A
CONTRATACIONES DE BUQUES MERCANTES (transporte) 1.965-1.970

AÑOS	Petrolera		No petrotera		TOTAL	
	Nº	TRB 10 ³	Nº	TRB 10 ³	Nº	TRB 10 ³
1.965	8	279	29	96	37	375
1.966	9	229	16	72	25	301
1.967	13	271	57	271	70	542
1.968						
1.969	1	146	51	260	52	406
1.970	6	348	44	557	50	905
1.971	9	336	31	193	40	529
1.972	6	600	30	127	36	727
1.973	22	2.392	49	233	71	2.625
1.974	1	89	44	88	45	177
1.975	2	140	39	176	41	316
1.976	2	259	31	102	33	361
1.977	-	--	66	190	66	190
1.978	2	25	39	123	41	148
1.979	-	--	45	505	45	505

FUENTE: OPICEMA Y CONSTRUTIVAS (Memorias anuales)

CUADRO: XXXIY-B

VARIACIONES ANUALES DE CONTRATACION MERCANTE
1.965-1.979 (miles TRB) y números índices

AÑOS	Nuevos índices base 1.965-100			Variaciones anuales		
	Petroleros	No petroleros	Totales	Petroleros	No petroleros	TOTAL
1.965	100	100	100			
1.966	82	75	80	-18	-25	-20
1.967	97	282	144	18	276	80
1.968						
1.969	52	271	108			
1.970	125	580	241	138	214	123
1.971	120	201	144	-4	-66	-41
1.972	215	132	193	76	-35	35
1.973	857	243	700	299	83	261
1.974	32	92	47	-97	-63	-94
1.975	50	183	84	57	100	78
1.976	93	106	96	6	-43	14
1.977		198	51		86	-48
1.978	9	128	40		-36	-23
1.979		526	526		310	241

FUENTE: La misma del cuadro anterior

CULACOF: XL-A

CONTRATACION DE BUQUES MERCANTES POR CLASES, 1.965-1.970

CLASE DE BUQUE		1.965	1.966	1.967	1.968	1.969	1.970
Carga Seca	Nº	21	9	32		47	42
	TRB 10 ³	79,38	48,52	258,78		247,51	543,27
Tanques	Nº	8	9	13		1	6
	TRB 10 ³	279,30	229,30	271,50		146,00	348,80
Pasaje	Nº	2	2	4		4	2
	TRB 10 ³	2,43	10,40	9,19		12,83	13,60
Frigorífico	Nº	6	5	21		--	--
	TRB 10 ³	14,39	12,81	3,44		--	--
TOTALES	Nº	37	25	70		52	50
	TRB 10 ³	375,50	301,03	542,91		406,34	905,67

FUENTE: OFICINA Y CONSTRUNAVES

CUADRO: XL-3
CONTRATACION POR AÑOS DE LA FLOTA ESPAÑOLA (en miles de TEB)

	1.970		1.971		1.972		1.973		1.974	
	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB
Petroleros	6	349	9	336	6	600	22	2.392	1	89
Combinados	5	320	1	62	--	--	--	--	--	--
Graneleros	5	128	3	36	7	82	1	16	2	4
Carga General	19	72	12	27	6	13	24	142	26	43
Portacontenedores	10	21	4	9	5	11	16	54	8	26
RO-RO	3	3	--	--	9	15	3	8	3	5
Frigoríficos	--	--	4	13	--	--	--	--	--	--
Especiales	--	--	2	4	1	4	5	13	5	10
Paseje	1	13	5	52	2	2	--	--	--	--
TOTAL	49	906	40	559	36	727	71	2.625	45	177

FUENTE: CONSTRUNAVES Y ANAVE. Para 1.979, sólo Construnaves

(... sigue el cuadro XI- B)

1975		1976		1977		1978		1979	
Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB
2	140	2	299	--	--	2	25	--	--
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
4	46	--	--	1	2	--	--	9	241
22	92	18	66	33	104	19	56	16	70
2	23	9	24	13	38	6	27	12	45
4	8	2	5	9	16	8	12	12	45
--	--	1	1	7	9	--	--	--	--
2	7	1	6	1	6	2	16	6	174
--	--	--	--	2	15	4	12	2	15
41	316	33	361	66	190	41	148	45	505

CUADRO: XI.1
BUQUES PERUINOS 1.935-1.970 y 1.976-1.978

AÑOS	Nº	TRB (miles)	% flota total
1.935	9	8.328	0.72
1.936	11	24.624	5.15
1.937	16	56.928	5.54
1.938	11	20.619	2.10
1.939	9	13.797	1.38
1.940	15	24.942	3.28
1.941	21	27.252	2.58
1.942	10	8.851	0.87
1.943	9	18.999	1.37
1.944	12	4.605	0.44
1.945	2	1.473	0.14
1.946	20	9.734	0.88
1.947	22	12.934	1.17
1.948	20	5.046	0.45
1.949	16	5.916	0.51
1.950	25	18.076	1.50
1.951	19	14.837	1.42
1.952	11	4.986	0.40
1.953	13	4.826	0.37
1.954	7	6.167	0.45
1.955	8	6.352	0.46
1.956	8	1.476	0.10
1.957	13	3.024	0.20
1.958	15	11.839	0.74
1.959	9	1.777	0.10
1.960	10	9.825	0.54
1.961	8	1.334	0.07
1.962	9	4.024	0.2
1.963	29	11.789	0.57
1.964	28	24.792	1.23
1.965	31	11.564	0.52
1.966	25	10.945	0.45
1.967	18	4.613	0.17
1.968	22	5.287	0.18
1.969	44	15.135	0.45
1.970	27	8.743	0.24
1.976		66.018	
1.977		8.946	
1.978		11.091	

FUENTE: Subsecretaría de la Marina Mercante (L.O.B.). Los datos de 1.976 a 1.979 fueron facilitados por Montero Llerandi, José Manuel, procedentes de los partes de la Se de M.M. e incluidos en 1.976, 62.443 TRB (Urquidín), 1.977 5.649 y en 1.978, 7.505 TRB correspondiente a barcos mercantes.

CUADRO: XLII

BUQUES DESGUAZADOS 1.935-1.970, (comprende, flota de transporte, auxiliar y de pesca).

AÑOS	Nº	TRB	% de flota total
1.935	12	16.294	1,40
1.936	9	16.355	1,43
1.937	4	7.147	0,69
1.938	1	2.815	0,29
1.939	1	2.697	0,25
1.940	--	--	--
1.941	--	--	--
1.942	5	22.348	2,19
1.943	2	--	--
1.944	--	--	--
1.945	4	16.595	1,50
1.946	8	5.194	0,46
1.947	2	277	0,02
1.948	9	4.641	0,41
1.949	6	5.084	0,44
1.950	7	1.141	0,09
1.951	1	336	0,02
1.952	1	1.511	0,12
1.953	6	2.072	0,15
1.954	4	867	0,06
1.955	2	621	0,04
1.956	5	793	0,05
1.957	9	4.059	0,26
1.958	4	12.076	0,75
1.959	16	44.516	2,70
1.960	4	15.709	0,88
1.961	8	19.971	1,04
1.962	3	1.893	0,09
1.963	14	24.725	1,2
1.964	42	83.476	4,13
1.965	63	105.740	4,80
1.966	30	50.979	2,14
1.967	31	59.552	2,24
1.968	38	35.030	1,20
1.969	43	43.568	1,31
1.970	34	39.406	1,10

CUADRO: XLVII
DESQUACES DE FLOTA DE TRANSPORTE 1.960-1.969

AÑOS	Desguaces 10 ³ TRB	% de flota transporte lista 1ª y 2ª %	Variación anual %
1.960	16	0,97	--
1.961	19	1,09	27
1.962	1	0,05	-95
1.963	24	1,29	--
1.964	83	4,51	246
1.965	106	5,74	28
1.966	43	2,16	-59
1.967	56	2,54	30
1.968	32	1,31	-43
1.969	39	1,38	22

FUENTE: Subsecretaría de la Marina Mercante "Estadística de Mercancías"- Elaboración propia.

CUADRO: XI. IV
BUQUES MERCANTES EXPORTADOS POR LOS ARMADORES ESPAÑOLES
1.945-1.980

AÑO	Nº	TPB
1.945	0	0
1.950	0	0
1.955	0	0
1.960	3	450
1.965	1	988
1.967	2	3.342
1.970	6	21.221
1.971	11	97.006
1.972	10	57.889
1.973	14	101.582
1.974	11	98.588
1.975	19	96.514
1.976	14	32.140
1.977	41	114.845
1.978	25	269.200
1.979	27	336.370
1.980	27	141.372

FUENTE: Elaboración propia. Los datos de 1.974 y siguientes se han elaborado a partir de los partes mensuales de Altas y Bajas de Subsecretaría de la Marina Mercante. El resto de los años, de la Lista Oficial de Buques.

CUADRO: XI.7
BÚQUES MERCANTES EXPORTADOS POR ARMADORES ESPAÑOLES 1.972-1.980: Clasificación por grupos

	1.972		1.973		1.974		1.975	
	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB	Nº	TEB
Petrolero-crudos	--	--	--	--	--	--	--	--
Petrolero-productos	--	--	--	--	--	--	--	--
Total petroleros	3	38.657	3	38.967	1	33.221	-1	12.835
MT. Productos químicos	--	--	--	--	--	--	--	--
Gases licuados	--	--	--	--	2	2.715	--	--
Tanque	--	--	1	12.678	--	--	--	--
Granelero	--	--	2	30.216	1	29.192	--	--
Portacontenedores	--	--	--	--	--	--	--	--
RO-RO	--	--	2	2.132	--	--	--	--
Carga general	--	--	--	--	--	--	--	--
Maderero	--	--	--	--	--	--	--	--
Frutero	--	--	--	--	--	--	--	--
Carga	3	8.076	5	10.885	5	20.337	17	59.526
Trasféricos	2	9.053	1	6.804	--	--	--	--
Refrigerados	1	1.661	--	--	--	--	--	--
Pasaje	1	452	--	--	1	6.813	1	14.153
TOTAL	10	57.899	14	101.582	11	98.588	19	96.314

(... sigue el cuadro XIV)

1.976	1.977	1.978	1.979	1.980
Nº	Nº	Nº	Nº	Nº
--	--	--	6	--
--	--	--	2	--
3	6.989	77.328	--	64.751
--	--	--	4	--
2	2.203	1.826	--	971
--	--	--	--	--
--	--	--	2	11.383
--	--	--	--	9.287
--	--	--	1	--
6	6.288	46.517	--	50.628
2	8.503	15.018	5	5.303
--	--	--	--	3.312
--	1	943	7	--
--	2	4.508	--	1.737
--	--	--	--	--
14	32.140	269.700	27	147.372

(... sigue el cuadro XLV)

Nota (*) Al no especificarse adecuadamente los grupos, se han agregado todos los de carga seca en el de "carga". Este año, no obstante, la información de exportaciones de buques ya activos presenta especiales contradicciones en su desglose, aunque no en la cifra total.

Fuente: Los años 1.972 y 1.973, elaborado en base a los datos de "Lista Oficial de Buques" de los años respectivos.
De 1.974 a 1.978, elaborado en base a los datos de los partes de Altas y Bajas de SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE (S.M.M.).
La información de 1.979 y 1.980 fué obtenida a partir de la corrección que realizará ANAVE-B.I.A. n° a los datos de S.M.M. (por ejemplo, ésta da como exportaciones en 1.979, 27 buques por 124.200 TRB)

CUADRO XLVI
EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA Y MUNDIAL, 1.950-1.979

AÑO	ESPAÑA		MUNDO		ESPAÑA		MUNDO		VARIACIONES ANUALES (en tanto por uno)	
	buques	totalaje 10 ⁶ TEB	buques	totalaje 10 ⁶ TEB	buques	totalaje 10 ⁶ TEB	buques	totalaje 10 ⁶ TEB	buques	totalaje 10 ⁶ TEB
1.950	1.145	1.189	30.852	84.583	--	--	--	--	--	--
1.951	1.153	1.215	31.226	87.245	0.007	0.022	0.012	0.031	0.008	0.034
1.952	1.080	1.215	31.461	90.180	-0.056	0.000	0.011	0.016	0.004	0.015
1.953	1.126	1.270	31.797	93.351	0.034	0.045	0.023	0.032	0.005	0.023
1.954	1.149	1.309	32.358	97.421	0.020	0.031	0.017	0.043	0.004	0.027
1.955	1.225	1.383	32.492	100.568	0.067	0.056	0.017	0.046	0.004	0.027
1.956	1.246	1.437	33.052	105.200	0.017	0.040	0.017	0.046	0.004	0.027
1.957	1.267	1.505	33.804	110.246	0.017	0.046	0.023	0.047	0.004	0.027
1.958	1.314	1.567	35.202	118.033	0.037	0.068	0.041	0.071	0.004	0.031
1.959	1.304	1.711	36.221	124.935	0.060	0.065	0.023	0.051	0.004	0.031
1.960	1.453	1.800	36.311	129.769	0.043	0.052	0.005	0.032	0.005	0.032
1.961	1.510	1.958	37.732	135.915	0.039	0.087	0.041	0.043	0.004	0.034
1.962	1.575	1.995	38.561	139.973	0.043	0.019	0.023	0.010	0.004	0.034
1.963	1.575	2.000	38.561	145.963	0.035	0.006	0.024	0.042	0.004	0.042
1.964	1.773	2.047	40.859	152.989	0.067	0.020	0.022	0.042	0.004	0.042
1.965	1.914	2.112	41.865	160.391	0.041	0.041	0.025	0.048	0.004	0.048
1.966	1.905	2.241	43.014	171.129	0.051	0.051	0.027	0.057	0.004	0.057
1.967	1.969	2.570	44.375	182.099	0.034	0.047	0.032	0.064	0.004	0.064
1.968	2.045	2.820	47.444	194.152	0.039	0.097	0.070	0.065	0.004	0.065
1.969	2.119	3.199	50.276	211.660	0.036	0.134	0.060	0.090	0.004	0.090
1.970	2.244	3.440	52.444	227.489	0.054	0.075	0.043	0.075	0.004	0.075
1.971	2.270	3.934	55.041	247.202	0.020	0.143	0.049	0.087	0.004	0.087

(Cuentas de capital, continuación)										
1.972	2,313	4,300	57,391	258,240	0.015	0.093	0.043	0.053		
1.973	2,420	4,833	59,606	289,925	0.047	0.124	0.032	0.020		
1.974	2,520	4,943	61,124	311,322	0.041	0.104	0.032	0.074		
1.975	2,557	5,433	63,724	342,152	0.038	0.098	0.041	0.039		
1.976	2,702	6,027	65,887	371,999	0.047	0.109	0.034	0.027		
1.977	2,726	7,185	67,945	393,578	0.003	0.192	0.031	0.053		
1.978	2,753	8,056	69,020	406,001	0.009	0.121	0.015	0.031		
1.979	2,773	8,314	71,129	413,021	0.007	0.031	0.030	0.017		

FUENTE: Lloyd's y e.p.

CUADRO XLVII.)
EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FORTAS MUNDIALES 1.940-1.978 (en miles de T2B)

PAISES	1.940	1.950	1.955	1.960	1.965	1.970	1.978
Liberia	--	245	3.996	11.282	17.539	33.296	38.552
Japón	4.317	1.871	3.735	6.931	11.971	27.003	30.509
Grecia	1.391	1.349	1.245	4.529	7.137	10.951	13.065
Reino Unido	20.438	18.219	19.356	21.130	21.530	25.324	27.334
Noruega	3.668	5.456	7.249	11.203	15.641	19.346	21.720
U.S.S.R.	--	--	2.505	3.423	8.237	14.831	16.134
Panamá	75	3.361	3.922	4.235	4.465	5.645	6.252
Estados Unidos	13.947	27.513	26.422	24.837	21.527	13.463	16.356
Francia	3.531	3.206	3.922	4.808	9.198	6.437	7.011
Italia	3.331	2.980	3.910	5.122	5.701	7.447	8.138
R. P. de Holanda	--	460	2.653	4.536	5.279	7.881	8.573
España	1.232	1.190	1.383	1.800	2.132	3.440	3.934
Singapur	--	--	--	--	--	424	--
TOTAL MUNDIAL	69.608	84.583	100.569	129.789	160.391	227.489	247.202

FUENTE: MOTO'S

(... sigue cuadro XVII- A)

1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	1.977	1.978
44.044	49.305	55.322	65.820	73.477	79.982	86.191
34.929	36.795	38.708	39.740	41.663	40.035	39.181
15.328	19.295	21.759	22.327	25.035	29.137	33.956
28.625	30.159	31.566	33.157	32.925	31.646	30.896
23.507	23.621	24.853	26.154	27.944	27.801	26.128
16.734	17.397	18.176	19.236	20.668	21.438	22.261
7.734	9.596	11.003	13.667	15.631	19.458	20.748
15.024	14.912	14.429	14.397	14.908	15.299	16.187
7.420	8.289	8.834	10.746	11.278	11.613	12.197
8.187	8.867	9.322	10.137	11.078	11.111	11.491
8.316	7.915	7.990	8.317	9.265	9.592	9.736
4.300	4.833	4.949	5.433	6.028	7.186	8.056
370	2.004	2.958	3.892	5.482	6.791	7.489
268.340	289.926	311.322	342.162	371.999	393.678	406.001

CUADRO XVII-(b)
 VARIACION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS DEL MUNDO 1.950-1.978: Números índices (base 1.955) y variación
 respecto al año que consta como anterior (en tanto por uno)

NÚMEROS ÍNDICES	1.950	1.955	1.960	1.965	1.970	1.977	1.978
Liberia	---	1.00	2.823	4.389	8.332	20.016	20.068
Japón	1.156	1.00	1.856	3.205	7.230	10.719	10.490
Grecia	1.117	1.00	3.638	5.733	8.796	23.708	27.274
Reino Unido	1.056	1.00	1.092	1.112	1.334	1.635	1.595
Noruega	0.506	1.00	1.545	2.158	2.669	3.835	3.504
U.R.S.S.	---	1.00	1.369	3.288	5.921	8.558	8.237
Panamá	0.019	1.00	1.080	1.138	1.439	4.961	5.230
USA	0.538	1.00	0.940	0.815	0.699	0.579	0.613
Francia	0.900	1.00	1.226	2.345	1.846	2.951	3.110
Italia	0.932	1.00	1.310	1.458	1.905	2.842	2.939
R.F. Alemania	1.594	1.00	1.710	1.990	2.971	3.616	3.670
España	0.891	1.00	1.302	1.542	2.487	5.136	5.825
Singapur	---	---	---	---	---	---	---
VARIACIONES INTERANUALES							
Liberia	---	15.393	1.823	0.555	0.898	0.089	0.003
Japón	---	-0.567	0.996	0.727	1.256	-0.033	-0.021

(... sigue en dro XVII- b)

Grecia	---	-0,090	-0,077	2,638	0,576	0,534	0,179	0,150 *
Reino Unido	---	-0,109	0,063	0,092	0,018	0,200	-0,039	-0,024
Noruega	---	0,488	0,328	0,545	0,397	0,237	-0,005	-0,050
U.R.S.S.	---	---	---	0,369	1,402	0,801	0,037	0,038
Panamá	---	44,105	0,167	0,080	0,054	0,264	0,245	0,066
USA	---	0,972	-0,039	-0,060	-0,133	-0,142	0,027	0,053
Francia	---	-0,092	0,224	0,226	0,810	0,242	0,090	0,050
Italia	---	-0,225	0,515	0,310	0,113	0,307	0,003	0,034
R.F. Alemania	---	-0,891	4,780	0,710	0,164	0,493	0,036	0,013
España	---	-0,035	0,163	0,302	0,184	0,513	0,192	0,121
Singapur	---	---	---	---	---	---	---	---

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO: XLVIII

EDAD DE LA FLOTA ESPAÑOLA Y MUNDIAL, 1.970 y 1.979 (% del total, en número de buques).

EDAD	1.970		1.979	
	Española	Mundial	Española	Mundial
más de 30	12,8	9,2	10,97	9,8
entre 25 y 30	6,7	8,4	4,03	5,2
entre 20 y 25	9,2	7,5	7,16	10,9
entre 15 y 20	7,1	11,8	14,68	13,5
entre 10 y 15	14,2	19,0	20,26	20,4
entre 5 y 10	23,5	21,0	22,28	21,9
menos de 5	26,5	23,1	20,62	18,3

FUENTE: Lloyd's y e.p.

CUADRO: XLIX

EDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y ESPAÑOLA A MEDIADOS DE JULIO DE 1.979
(% del tonelaje total)

EDAD	FLOTA ESPAÑOLA	FLOTA MUNDIAL
buques hasta 4 años	47%	30%
buques de 5 a 9 años	31%	33%
de 10 a 14 años	13%	18%
de 15 a 19 años	5%	9%
de 20 a 24 años	2%	6%
de 25 a 29 años	1%	2%
de 30 en adelante	1%	2%
TOTAL	100	100

FUENTE: Lloyd's y ANAVE (B.I.A. nº 54, 1-4-80, pág. 2)

CUADRO: I.
CLASIFICACION POR GRUPOS DE EDAD DE LAS FLOTAS DEL MUNDO (en porcentaje acumulativo entre paréntesis) en
1.978

PAISES	menos de 5 años	entre 5 y 9 años	entre 10 y 14 años	entre 15 y 19 años	entre 20 y 24 años	mayores de 25 años	TOTAL T33
Italia	42	33(75)	15(61)	5 (96)	3 (99)	1 (100)	80.191.323
Japón	30	49(79)	15(94)	4 (98)	1 (99)	1 (100)	32.182.073
Grecia	16	22(38)	23(61)	18 (72)	14 (93)	7 (100)	35.255.093
Reino Unido	15	42(78)	12(90)	7 (97)	2 (99)	1 (100)	30.836.506
Noruega	43	30(32)	13(95)	3 (38)	1 (99)	1 (100)	25.123.423
U.S.S.R.	22	22(44)	30(74)	16 (30)	7 (97)	1 (100)	22.231.322
Francia	29	16(45)	16(61)	13 (74)	15 (89)	11 (100)	20.743.573
Estados Unidos	24	20(44)	8(52)	13 (65)	7 (72)	28 (100)	14.435.500
Países Bajos	45	37(83)	11(94)	4 (98)	1 (99)	1 (100)	12.130.234
Italia	33	25(99)	15(74)	12 (85)	3 (94)	5 (100)	11.451.371
R.F. Alemania	40	16(76)	17(93)	3 (96)	2 (99)	2 (100)	3.715.567
Escania	49	30(79)	11(90)	5 (96)	2 (98)	2 (100)	3.055.020
Suecia	47	14(62)	8(70)	12 (82)	11 (93)	7 (100)	3.430.203
India	53	36(69)	7(96)	9 (91)	1 (99)	1 (100)	5.228.234
TOTAL MUNDIAL	34	30(64)	16(80)	9 (39)	6 (95)	5 (100)	406.001.973

FUENTE: Lloyd's Register of Shipping y ANKVE

CUADRO LI

Importancia relativa de los distintos tráficos de la flota española, en % de su actividad expresada en toneladas y toneladas milla
Años 1965, 70, 79

	% del Total (Toneladas)		% del total (en T. milla)	
	1965	1975	1976	1979
Cabotaje	55,9	44,6	4,6	6
Exportación	5,6	3,0	1,3	1,2
Importación	36,7	44,3	85,9	78,9
Extranacional	4,5	7,6	8,2	13,6

Fuente S^e M.M., ANAVE (para 1979) y elaboración propia

CUADRO LII-A
Movimiento transportado en navegación exterior y en tráfico de cabotaje, totales y en buque español (en 10³ TM)
1940-

AÑOS	SALIDAS		TOTAL D	ENTRADAS		G = A + B	H = E + F	CAPOTAJE (Salidas) I	J = H + I
	TOTALES A	B. ESPALOL B		TOTAL D	B. ESPALOL E				
1940	2.715	347	2.621	1.067	5.336	1.414	7.204	8.618	
1941	2.080	405	2.094	1.331	4.134	1.736	7.939	9.675	
1942	2.373	613	1.402	1.070	3.775	1.688	7.761	9.249	
1943	1.951	538	1.464	1.258	3.445	1.796	7.944	9.740	
1944	1.866	291	1.352	1.132	3.163	1.423	8.710	10.133	
1945	2.354	228	1.562	1.315	3.916	1.543	3.571	10.214	
1946	3.478	475	2.912	1.914	6.390	2.389	9.167	11.556	
1947	3.615	289	2.564	1.264	6.179	1.573	10.015	11.588	
1948	6.124	256	4.187	2.114	10.311	2.670	10.178	12.849	
1949	4.509	644	4.871	1.950	9.380	2.594			
1950	4.852	905	5.346	2.125	10.198	3.030	10.127	13.157	
1951	6.333	1.137			11.568	3.158	11.681	14.839	
1952	6.907	1.146	7.039	2.283	14.005	3.434	11.363	14.797	
1953	7.177	1.416	5.419	3.161	15.595	4.577	11.272	15.349	
1954	5.315	1.179	8.836	3.308	14.651	4.487	12.097	16.584	
1955	6.716	1.271	10.180	3.269	16.916	4.540	11.342	15.382	

Cont.

	A	B	D	E	G	H	I	J
1956	9.348	1.683	10.237	3.889	18.595	5.577	13.637	19.114
1957	8.862	1.619	10.545	3.039	19.407	4.658	14.796	19.454
1958	7.521	1.103	14.896	6.379	22.417	7.482	15.762	23.244
1959	7.596	1.476	14.147	6.940	21.743	8.416	15.281	23.697
1960	11.637	2.375	14.204	6.913	25.841	9.288	16.090	25.375
1961	9.857	1.765	16.966	8.322	26.853	10.087	17.598	27.685
1962	8.844	1.300	24.443	11.207	33.237	12.507	17.669	30.176
1963	9.767	1.098	25.908	10.287	34.675	11.385	18.802	30.187
1964	10.131	1.462	27.271	11.089	37.452	12.551	17.136	29.687
1965	9.321	1.028	33.890	13.099	42.711	14.127	20.534	34.661
1966	9.435	1.522	33.690	12.619	43.125	14.141	19.274	33.415
1967	11.048	1.533	41.650	14.879	52.698	16.412	22.150	38.562
1968	16.936	3.019	46.023	17.982	62.839	21.401	27.191	48.192
1969	14.775	2.262	50.689	19.936	65.464	22.198	28.997	51.145
1970	14.517	2.689	52.917	22.460	67.434	25.149	32.489	57.638
1971	16.267	3.439	65.959	27.299	82.226	30.738	36.044	66.782
1972	17.273	2.762	72.276	29.271	89.554	32.033	35.546	67.579
1973	16.958	2.717	71.374	27.901	88.332	30.618	32.750	63.368

7

cont. CUADRO LII-A

1974	A	B	D	E	G	H	I	J
1975								
1976	21.312	5.432	84.207	41.517	108.019	46.999	41.730	88.729
1977	26.788	5.367	83.931	46.635	110.719	52.002	39.534	91.536
1978	31.286	7.512	79.569	47.740	110.855	55.272		

FUENTES: IHS y D G MICHIGAN

Nº Indices. Base 1960

CUADRO LII-B

	A	B	D	E	Q	H	I	J
1940	23	15	18	15	21	15	45	34
1941	18	17	14	19	16	19	49	38
1942	20	26	10	15	15	18	48	37
1943	17	23	11	18	13	19	49	38
1944	16	12	9	16	12	15	54	40
1945	20	10	11	19	15	17	53	40
1946	30	20	21	28	25	26	57	46
1947	31	12	18	19	24	17	62	47
1948	53	23	29	31	40	29	63	51
1949	39	27	34	28	36	28		
1950	42	38	38	31	39	33	63	52
1951	54	50	37	29	45	34	73	58
1952	59	48	50	33	54	37	71	137
1953	62	60	59	46	60	49	70	62
1954	50	50	62	48	57	48	75	65
1955	58	54	72	47	65	49	70	63
1956	72	71	72	56	72	60	85	75
1957	76	68	74	44	75	50	92	77
1958	65	46	105	92	87	81	98	92
1959	65	62	100	100	84	91	115	93
1960	100	100	100	100	100	100	100	100
1961	85	74	119	120	104	109	109	109
1962	76	55	172	162	129	135	110	119
1963	75	46	182	149	134	123	117	119
1964	87	62	192	160	145	135	107	117
1965	76	43	239	189	165	152	128	137

Cont. CUADRO LII-B

	A	B	D	E	G	H	I	J
1966	81	64	237	183	167	152	120	132
1967	95	65	293	215	204	177	138	152
1968	145	127	324	260	243	226	169	190
1969	127	95	357	288	253	239	180	202
1970	125	113	373	325	261	271	202	227
1971	140	145	464	395	318	331	224	263
1972	148	116	509	423	347	345	221	266
1973	146	140	502	404	342	330	204	250
1974								
1975								
1976	205	231	593	601	418	506	259	350
1977	230	226	591	675	428	560	246	361
1978	269	317	560	691	429	595		

CUADRO LIII-A

Transporte efectuado por la Flota mercante española: cabotaje, exportación, importación y extranacional 1951-79, en 10⁶ toneladas y 10⁹ toneladas - (T-m)

	CABOTAJE			EXPORTACION			IMPORTACION			EXTR. TOTAL			TRAF. TOTAL 10 ⁹ T-m
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	
	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	T-m	10 ⁹ T-m
1951													14
1952													14
1953													15
1954													15
1955	9,4	1,8			5,0			1,8	6,8		8,6		17
1956	9,8	1,7			4,5			1,7	6,2		7,9		18
1957	12,3	1,7			5,8			1,2	7,5		8,7		21
1958	12,7	1,2			8,3			0,8	9,5		10,3		23
1959	13,3	1,4			6,9			1,01	8,3		9,3		26
1960	14,6	2,2			7,5			1,7	9,7		11,4		26
1961	17	2,0			9,3			1,7	11,3		13,0		30
1962	16,5	1,5			10,2			1,5	11,8		13,6		31
1963	17,3	1,2			10,2			1,6	11,4		13,0		30
1964	17,5	1,1			11,4			1,5	12,5		14,0		32
1965	20,3	1,3			13,1			1,6	14,1		15,7		36
1966	19	1,1			14,0			1,9	15,1		17		36

CONF. CLADRO LIII-A

A	n	G	D	E	F	G	H	I	K	N	N
1967	22,5	1,8		15,1		1,2		16,3	17,5	40	
1968	25,5	1,7		17,8		2,0		19,5	21,50	47	
1969	27,8	2,2		20,3		2,7		22,5	25,2	53	110
1970	30,1	2,5		24,2		4,2		26,7	30,9	61	140
1971	31,4	2,5		25,8		3,3		28,3	31,6	63	155
1972	36,8	2,8		29		5,8		31,8	37,6	73	179
1973	36,5	2,0	3	31,3	148	9,9	53	33,3	43,2	80	220
1974	41,5	2,4	3	31,5	148	12,6	70	33,9	46,5	87	241
1975	39,9	18	3,0	39,3	227	6,8	39	42,3	49,1	88	288
1976	39,9	15	3,8	43,8	287	7,5	27	47,6	55,1	94	334
1977	35,2	4,4		50,1		5,6		54,5	60,1	98	
1978	35,2	5,5		54,4		15,3		59,9	75,2	113	
1979	33,0	5,4		45,0		26,8		50,4	77,2	115	

Fuente: S. N. "Estadística de Herencias"

De 1977 a 1979, AXTE, estimaciones

Nota: 1955 y 1956 sobrestimadas de acuerdo lo manifestado por la misma S. N.

Solo a partir de este año se computa el transporte realizado por buques de menos de 500 TON

Nota: T = Toneladas

T = m = Toneladas-milla

CUADRO LIII-B
Variaciones anuales en el tráfico marítimo 1951-1979, (en % de T y T-m)

[illegible]

CUADRO LIV
Importancia relativa de los diferentes grupos de productos en el tráfico realizado por la flota mercante española, 1965, 1975 (6).

Secciones e Mercancías	Año 1975				Año 1965			
	CABOTAJE A	EXPORTACION B	IMPORTACION C	EXTRASECCIONAL D	CABOTAJE E	EXPORTACION F	IMPORTACION G	EXTRASECCIONAL H
I	0,0	1,3	0,24	0,8	0,1	0,0	0,2	0,2
II	1,3	3,3	8,6	14,8	1,72	23,2	12,12	6,30
III	0,04	0,5	0,0	0,44	0,0	0,20	0,1	0,1
IV	2,32	1,7	0,6	1,6	0,3	1,91	0,23	1,73
V	76,9	58,63	84,6	58,30	81,74	37,6	58,20	32,3
VI	7,3	6,24	2,9	9,21	2,31	9,34	9,22	20,83
VII		0,03		0,1	0,0		0,0	0,0
VIII							0,0	0,0
IX	0,1	0,8	0,50	1,63	2,71	1,71	0,9	2,3
X	0,0	0,72	0,1	0,3	0,11	0,10	0,1	0,62
XI	0,0	0,0	0,0	0,3		0,0	0,2	0,74
XII		0,0						
XIII	0,0	0,52	0,0	0,1	0,23	0,20	1,40	1,8
XIV							0,0	
XV	3,10	12,4	1,70	4,8	2,3	3,92	2,9	1,8

Cent. CUADRO LIV									
	A	B	C	D	E	F	G	H	
XVI	0,13	0,43	0,04	0,2	0,0	0,0	0,11	0,2	
XVII	0,91	1,8	0,1	0,0	0,5	2,61	0,3	0,0	
XVIII			0,0						
XIX					0,0	0,20	0,0		
XX					0,0	0,0			
XXI									
XXII	7,0	11,53	0,64	7,6	7,60	18,3	4,3	30,7	

Punter, Se H. Xeromate "Estadísticas"

Nota a Verso A22C2

CUADRO IV
Principales produccion transportados por Buques españoles en los distintos tráficos
(1975) en 10⁶ Tm.

	CAPOTAJE		EXPORTACION		IMPORTACION		EXTRANACIONAL	
	¢	10 ³ T	¢	10 ³	¢	10 ³ T	¢	10 ³ T
SECCION I:								
1 Pescado refrigerado o congelado			1,1	34	0,1	51	0,6	42
SECCION II:								
2 Verduras			0,4	12				
3 Tomate			1,7	52				
4 Bananas - Platanos	0,6	246						
5 Cafe					0,1	45		
6 Trigo	0,3	120			0,1	37	6,0	408
7 Maiz	0,2	65			6,9	2.706	5,8	395
8 Sorgo	0,1	25			1,0	389	0,7	49
9 Habas de Soja					0,3	134		
SECCION IV:								
10 Conservas			0,4	13				
11 Azucar					0,4	168		
12 Agua potable	2,3	905						
13 Vinos			0,9	28			0,6	40
SECCION V:								
14 Sal	0,5	193	1,5		0,2	71		
15 Platanos	2,8	1.088		44				
16 Arena-tierras	0,3	118						
17 Arcillas porcelana	0,2	74					0,3	21
18 Piedra	0,1	49	1,7	52			0,3	21
19 Cemento	3,5	1.397	32,7	996			0,2	14

Cont. CUADRO LV

	CABOTAJE		EXPORT.		IMPORT.		EXTRANAC.	
	%	T	%	T	%	T	%	T
20 Cliviker	1,1	421						
21 Espato fluor			1,9	58				
22 Mineral Shale res- duos pbitas	9,0	3.548	3,4	103	7,0	2.744	5,8	396
23 Mineral de Zino	0,2	80					0,3	21
24 Carbón	2,1	826	0,7	21	7,7	3.016	4,5	304
25 Nafta	1,6	623	1,6	50				
26 Petroleo Crudo	4,0	1.565	11,3	345	66,7	26.232	32,1	2.184
27 Petroleo Refinado	0,7	258						
28 Gasolina auto	7,4	2.922					3,3	227
29 Keroseno	1,0	388						
30 " RD. 2499	2,7	1.087						
31 Gasoil	11,7	4.616					0,3	32
32 Diesel oil	0,4	150						
33 Fuel oil	25,3	10.033			0,4	157	0,9	64
34 Gas natural					1,3	523	3,5	240
35 Butano Propeno	0,3	130			0,6	244	0,9	62
36 Asfalto	1,3	522						

Cont. CUADRO LV

	Cnb.		Exp.		Imp.		Ext.	
	¢	T	¢	T	¢	T	¢	T
Sección VI:								
37 Pp. químicos	0,3	133	1,9	58	0,2	60	2,1	142
38 Acido Sulfúrico	0,3	134					1,1	72
39 Potasa	0,6	250	1,4	41				
40 Alúmino					0,3	110	1,7	115
41 Abonos	0,5	188	0,7	22				
42 Fosfatos	5,2	2.058	1,0	30	2,4	931	2,7	186
Sección XVI:								
43 Hierro	1,2	457	5,6	170	0,3	115	1,0	66
44 Chatarra					0,8	316		
45 Palanquilla	0,4	142						
46 Bobinas de acero	0,3	124					0,4	30
47 Perfiles de acero	1,2	469	1,9	57				
48 Chapa	0,4	148	1,3	38				
Sección XVII:								
49 Automóviles	0,9	358	1,5	46				
50 Madera					0,5	196	1,5	102

Fuente: S^e de la M. N.

CUADRO LV1

Variaciones de flota y tráfico

AÑOS	TRAFICO			Flota (TIR)		T/TIR (10 ³ T/1.TIR)	T-m/TIR (10 ³ T-m/1.TIR)
	Nº indíces Base 1960=100	Variación anual T	Tm	Nº indíces Base 1960=100	Variación anual		
1951	54			69		9,7	
1952	54	0		69	0	9,7	
1953	58	7		69	1	10,4	
1954	58	0		72	1	10,3	
1955	65	13		72	4	11,2	
1956	69	6		76	5	11,3	
1957	81	17		80	5	12,5	
1958	88	10		84	5	13,1	
1959	100	13		90	7	13,8	
1960	100	0		100	11	12,4	
1961	115	15		106	6	13,5	
1962	119	3		111	5	13,3	
1963	115	-3		114	3	12,5	
1964	123	7		115	1	13,2	
1965	138	13		116	0	14,9	
1966	138	0		122	5	14,1	
1967	154	11		137	12	13,9	
1968	181	18		156	14	14,4	
1969	204	13		192	23	13,2	27,4
1970	235	15	27	217	13	13,4	30,7
1971	242	3	11	237	9	13,3	31,2
1972	281	16	16	294	24	11,8	29,0
1973	308	10	23	321	11	11,7	32,1
1974	335	9	10	366	12	11,3	31,4
1975	336	1	20	412	12	10,2	33,4
1976	362	7	16	456	11	9,8	34,9
1977	377	4		558	22	8,4	
1978	435	15		643	15	8,4	
1979	442	2		665	3	8,2	

Fuente: Elaboración propia sobre datos de los cuadros anteriores
de tráfico y flota

CUADRO VIII
 DISTRIBUCIÓN DEL INGRESO AL POR ADUANA, 1977, en millones de toneladas y %

	Ingreso aduana		Carga salida		Petroleo entrada		Petroleo salida		Total entrada		Total salida	
	1977	%	1977	%	1977	%	1977	%	1977	%	1977	%
Brasil	17.1	4.3	22	5	29.3	0.1	0.1	2	45.5	55.3	5.4	20.2
Argentina	1.4	1.3	5	1.2	0.1	0.1	2	1.2	1.2	1.2	1.3	5.3
Uruguay	1.1	3.0	17	2	1.2	0.5	15	3.3	3.3	3.3	4.5	16.0
Paraguay	1.0	1.5	7	1.3	3	0.2	5	2.0	3.3	3.3	1.2	5.7
Chile	1.1	1.3	5	0.6	1	0.3	7	1.7	2.0	2.0	1.3	5.0
Venezuela	1.7	0.7	3	0.5	1	0.1	2	1.0	2.3	0.3	0.3	1.0
Colombia	2.0	1.2	3	5.1	13	0.5	15	9.5	11.3	1.3	1.3	7.1
Peru	1.0	0.7	3	2.3	3	0.1	2	3.3	4.2	4.2	3.3	3.0
Sur	1.1	15.5	66	41.4	87	2.4	33	70.2	13.3	13.3	13.3	100
TOTAL	17.1	22.6	100	47.2	100	4.1	37.2	100	37.2	100	37.2	100

NOTA: Dirección General de Aduanas.

CUADRO LVIII

Cobertura del tráfico exterior español por los buques de su bandera, en %

Años	Total	Exporta:	Importao.
	H/Q	B/A	A/D
1940	27	13	38
1941	42	19	65
1942	45	23	79
1943	52	28	87
1944	45	16	85
1945	39	10	81
1946	37	14	66
1947	25	8	50
1948	26	9	50
1949	28	14	41
1950	30	19	40
1951	27	17	38
1952	25	16	32
1953	29	20	38
1954	31	21	37
1955	27	19	32
1956	30	20	38
1957	24	18	29
1958	33	15	45
1959	39	20	49
1960	43	21	49
1961	38	18	49
1962	38	15	46
1963	33	13	38
1964	34	15	41
1965	33	11	38

Cont. CUADRO LVIII

1966	33	16	38
1967	31	14	36
1968	33	18	39
1969	34	15	39
1970	37	19	42
1971	37	21	41
1972	36	16	40
1973	35	16	39
1974			
1975			
1976	44	23	49
1977	47	20	56
1978	50	24	60

Fuente: Elaboración Propia sobre datos de cuadro LII-A

CUADRO LIX

Cobertura del transporte marítimo externo por la flota mercante española

1955-1978, con inclusión del transporte extranacional y sin ella

	Cobertura Total sin Extranacional	Id. considerando además extranacional	COBERTURA EXPORTACIONES	COBERTURA IMPORTACIONES
	A	B	C	D
1950				
1951				
1952				
1953				
1954				
1955	41	52	21	61
1956	32	41	17	49
1957	33	39	17	48
1958	44	48	15	61
1959	38	43	18	49
1960	38	45	21	63
1961	44	51	20	59
1962	41	47	14	52
1963	38	43	15	46
1964	36	40	12	45
1965	36	41	12	43
1966	37	41	14	42
1967	35	38	12	42
1968	34	37	12	41
1969	37	41,5	15	44
1970	40	46	17	47
1971	39	44	17	45
1972	40	47	18	45
1973	39	51	13	45

cont.	CUADRO LIX			
	A	B	C	D
1974	37	51	14	43
1975	48	55	18	54
1976	46	53	18	53
1977	54	59	18	65
1978	56	71	19	70
1979				

Fuentes: Para la actividad de la flota española, S. N. M. (cuadro LIX-A)

Donanda total, DG Aduanas

Los datos de tráfico en buque exportados año 1977 a 1979, ANAVE

(estimaciones)

Elaboración propia

CUADRO LX

Cobertura de los principales grupos de importaciones marítimas por la flota mercante española, 1978. (en %)

Productos	CETE	Transporte	COBERTURA
		10 ³ T	%
Cereales	05	3.546,2	67,9
Frutas y legumbres frescas	07	6,3	6,9
Otras frutas y legumbres	08	0	0
Alimentos destinados animales	10	109,9	21,7
Tabacos y tabacos manufacturados	13	9,3	12,2
Semillas y frutas	15	263,6	11,8
Madera, manufacturas de Madera y leña	17	116	10,8
Abanos en bruto o natural	20	2.861,3	96,8
Minerales de Hierro	23	901,2	18
Desperdicios de Hierro y Acero	24	299,2	17,6
Hulla y aglomerados	27	1.631,9	48,6
Petroleo y productos petroliferos energeticos	30	38.320,4	85,4
Productos petroliferos no energeticos	31	62,2	5,3
Gas natural y gas manufacturado	32	428,1	20
Productos quimicos y compuesto	34	198,7	10,4
Hierro, fundición, acero bruto y semiproductos	45	75,2	20,2
Material de transporte	50	0,7	0,1
TOTAL		48.830,2	66,4

Fuente: S.E.T.

CUADRO LXI

Tráfico marítimo de algunos de los mercaderías más importantes de las importaciones de Comercio de Estado en 1976

	BUQUE Español (Y) 10 ³ Tm.	Importaciones totales vía marítima (Y) 10 ³ Tm.	I/Y %
Carno	7		
Carno congelada	14	103	86
Pescado congelado	42	93	55
Karicoca	22		
Carbanos	7		
Habao y otras legumbres	6		
Cafe	39		
Trigo	96	62,5	7
Maiz	3.379	3.502	
Mijo	16		
Sorgo	435	430	7
Azucar	107	59	7
Harinas de jecando	2		
Harinas de soja	45		
Tabacos	31	89	49
Carbón	3.621	4.549	20
	70	335	80
CRUIX	29.687	48.939	39
Gas natural	242	1.952m)	68
Petroleo	383		
petrolero	3		
A.- TOTAL	38.256	60.113,5	64
B.- TOTAL D. KSP.	43.798	82.051	53,4
A/B por 100	87,35	73,26	

Nota: Los datos de transporte en buque español S. N. K. de importaciones totales vía marítima, D. G. A. A.

(*) Facilitados por ENAGAS y PETROLIO S. A.

CUADRO LXII

Importancia del tráfico extranacional en el total exterior realizado
por la flota española 1955-1979

AÑOS	%
1955	26
1956	27
1957	16
1958	8
1959	12
1960	18
1961	15
1962	15
1963	14
1964	12
1965	11
1966	12
1967	7
1968	10
1969	12
1970	16
1971	12
1972	18
1973	30
1974	37
1975	16
1976	16
1977	10
1978	26
1979	53

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del cuadro LIII-A

Cuadro: LXIII

IMPORTACIONES VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS:
 PORCENTAJE TRANSPORTADO POR BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA

	TRIGO	CEBADA	MAIZ	FOSFATOS
1.955	50	12	42	100
1.956	0		42	"
1.957				"
1.958				"
1.959	50	50	50	"
1.960	72	42	63	"
1.961	52	50	18	"
1.962	54	95	87	
1.963	77	77	77	92
1.964	74	74	74	88
1.965	65	65	65	92
1.966	51	51	51	79
1.967		76	76	73
1.968			92	81
1.969			83	64
1.970			80	91
1.971	5	5	78	93
1.972			100	82
1.973			68	90
1.974	16	7	46	97
1.975			61	98
1.976			100	99
1.977			99	
1.978			99	
1.979			100	96

Fuente: elaboración propia sobre datos de OFICEMA y ANAVE (a partir de 1.977)

Notas: en muchos casos las fuentes hacen especial hincapié en su valor aproximado, por lo que así deben ser tomados. Los valores para trigo, cebada y maíz de 1.963 a 1.966 son promedios;

cont. CUADRO LXIII

NITRATO DE CHILE	CARBON U.S.A.	CHATARRA DE U.S.A.	ACEITES COMESTIBLES
100	55	65	24
90	54	51	54
100	47		55
"	58		50
"	50	67	"
32	48	100	26
18	57	64	8
27	51	30	0
9	26	36	0
3	25	24	0
0	5	12	0
1	6	0	
0	13	0	
0	18	5	
0	18	7	
0	24		
0	44		
0	72		
0	81		
	74		
	69		
	84		
	79		
	52		
	52		

350

Cont. CUADRO LXIII

ABONOS
NITROGENADOS

HARINA
DE SOJA

100

62

41

38

24

23

20

20

11

33

25

9

20

27

25

50

50

3

0

Cont. cuadro LXIII

	HABAS SOJA	CARNES CONGELADAS	CAFE	MINERAL
1.960				
1.961				
1.962				
1.963				
1.964				
1.965		0	97	
1.966		11	85	58
1.967		38	92	34
1.968		81	82	12
1.969		89	86	9
1.970		86	71	48
1.971		90	88	73
1.972	2	69	72	71
1.973	14	58	68	58
1.974	24	42	69	45
1.975	13	0	51	47
1.976	4	85	77	33
1.977	7			26
1.978	20		75	25
1.979	29	80	69	36

cont. CUADRO LXIII

MIJO	CERDOS CONGELADOS	ACEITES SOJA Y GIRASOL	ALCOHOL
49			
100	55		
"	38	10	32
0	11	14	79
	44	5	
	54		

Cont. CUADRO LXIII

CORDEROS	CACAO	GASES	ALGODON	TABACO
CONGELADOS		FIGUADOS		

0	58
5	
0	
100	

16

92

Cont. CUADRO LXIII

CRUDOS	PRODUCTOS	AZÚCAR	OTRAS (C. ESTADO)
69	100		
85	"	87	42
81	"	100	34
90	"	2	31
70	"	12	29
69	"	0	
62	"	0	
57	"	0	
65	"	21	
67	"	0	
59	"	0	
52	"	0	
45	"	0	
48	"	17	
53	"	7	
67	"	42	
60		100	
79			
84			
64			

Cuadro: LXIV

EXPORTACIONES VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS:
PORCENTAJE TRANSPORTADO POR BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA.

	TOMATES	AGRIOS	SAL	PLATANOS
1.964	29	25	1	28
1.965	28	22	4	23
1.966	40	22	0	28
1.967		20	0	31
1.968		20	0	38
1.969		20	0	48
1.970		20	0	65
1.971		19		
1.972		5		
1.973		0		
1.974				70
1.975		0	0	19
1.976			0	
1.977				
1.978				
1.979				

Fuente: elaboración propia sobre datos de OFICEMA.

Notas: Los datos son aproximados, según las mismas fuentes. La rápida desaparición del transporte en el caso de los tomates de la península y agrios es resultado, según OFICEMA del desplazamiento hacia modos de transporte terrestres.

cont. CUADRO LXIV

TOMATES PENINSULA	TOMATES CANARIAS	CARBON	CEREALES TRIGO, CEBADA, AVENA
3	40		
3	44		
3	31		
3	43	24	
3	52	19	
0	55	1	
0	55	0	12
0	35		15
0	38	54	24
0	27	70	
0	32		15

Ordeno L.V.

IMPORTACIONES VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS: VALORES TOTAL IMPORTADO (Toneladas)

	MAIS SUVA 10 ⁶	CAJES CORTE- LADA. 10 ³	CAFE 10 ³	MINERAL 10 ⁶	NEO 10 ³	GRANOS COM- GELADOS	ACEITES SOJA Y GIRASOL 10 ³
1.965		80	32	0.124			
1.966		84	46	0.209			
1.967	0.7	104	40	0.326			
1.968		103	54	0.359			
1.969	1.0	102	61	0.661			
1.970	1.0	84	68	2.540			
1.971		24	56	3.3	58		
1.972	1.2	72	71	4.4	29	64	
1.973	0.8	64	67	5.1	13	26	30
1.974	1.5	15	77	6.0	5	1	31
1.975	1.7	0	66	5.8		33	58
1.976	1.9	19	92	6.3		8	
1.977							

AÑO	INVESTIGACION VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS, FUENTES TOTAL EXPENDIO (Comilladas)				
	ALICHO 10 ³	CENIZO COMESTIBLE 10 ³	CALDO 10 ³	CASAS CIELOS 10 ³	ALICHO 10 ³
1.965					
1.966					
1.967					
1.968					
1.969					
1.970					
1.971					
1.972					
1.973	40	410	20		
1.974	4	014			
1.975	5	313			
1.976		113			
1.977					
1.978		(365)		(450)	(32)
1.979					

(Cuadro IXV (CONT.))

	NITRATO DE CHILE 10^6	CARBON (U.S.A.) 10^6	CHATARRA DE U.S.A. 10^3	ACEITE COMESTIBLES 10^3
1955	0'1	0'4	68	62'6
	0'2	0'2	76'3	212'5
	0'1	0'6	60	109
	0'2	1'1	79	203
	0'13	0'8	89	84
1960	0'07	0'4	102	214
	0'09	0'5	108	109
	0'14	1'7	75	186
	0'11	1'7	55	137
	0'12	1'5	185	35
1965	0'12	1'7	172	104
	0'12	1'4	60	
	0'07	1'4	76	
	0'06	2'2	186	
	0'09	2'3	257	
1970	0'07	3'5		
	0'07	3'0		
	0'05	2'9		
	0'03	3'4		
1975		3'4		
		3'8		
		4'0		
		(2'8)		
		(2'05)		

360

(En Litro (XV CMT.)

	ARBOS NITROGENADOS 10 ⁶	HARINA DE SOJA 10 ³
	0'2	
	0'4	19'5
1960	0'5	34'2
	0'8	
	0'8	
	0'7	
	0'6	
1965	0'6	
	0'27	
	0'15	
	0'24	
	0'21	
1970	0'22	
	0'14	
	0'08	
	0'09	444
1974		10
1977		583

Cuadro: 199 (1977)

IMPORTACIONES VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

VOLUMEN TOTAL IMPORTADO (Toneladas)

	SOBO 10 ³ \$	CRUDOS 10 ⁶	PRODUCTOS 10 ⁶	AZUCAR 10 ³	OTRAS (C. Estado) 10 ³
1.959	50				
1.960		6'0	0'6		
1.961		7'1	0'3	33	74
1.962		8'6	0'07	50	94
1.963		7'4	0'1	265	92
1.964		10'5	0'1	279	81
1.965		12'2	0'08	142	
1.966		12'9	0'1	158	
1.967		15'2	0'08	185	
1.968		19'9	0'06	205	
1.969		21'4	0'06	160	
1.970	175	27'3	0'09	120	
1.971	588	33'5	0'05	27	
1.972	132	37'3	0'06	110	
1.973	186	42'9	0'07	101	
1.974	417	43'9	0'14	545	
1.975	598	41'4	0'13	408	
1.976	432	48'3		122	
1.977		(37'2)			

(Cuadro: IMPORTACIONES VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS:
 1955 (1977)) VOLUMEN TOTAL IMPORTADO (Toneladas)

	TRIGO 10 ³	CEBADA 10 ³	MAIZ 10 ³	POSFATOS 10 ⁶
1.955	73'1	29'6	44'9	0'8
1.956	19'8		51'7	0'9
1.957		48	100	0'8
1.958		32	27	1'0
1.959	51	115	74	1'0
1.960	227	167	137	1'0
1.961	1.419	352	375	1'0
1.962	780	32	252	1'1
1.963	222	375	994	1'1
1.964	113	625	916	1'1
1.965	141	385	1.470	1'2
1.966	57	444	1.921	1'1
1.967		275	2.110	1'1
1.968			1.821	1'3
1.969			2.021	1'4
1.970			1.714	1'4
1.971	199	180	1.979	1'6
1.972			2.228	1'0
1.973			2.548	1'2
1.974	31	128	3.839	1'8
1.975			3.969	1'2
1.976			3.492	1'5
1.977			(4'5)	
1.978			(4'85)	
1.979			(5)	1'45)

Fuente: OFICINA y ANAVE (a partir de 1.977)

Notas: Los valores entre paréntesis corresponden al volumen transportado por bandera española.

Quindío, 1971

EXPORTACIONES VIA MARITIMA DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS
VOLUMEN TOTAL EXPORTADO (Toneladas)

	TOMATES 10 ³	AGRIOS 10 ³	SAL	PLATANOS 10 ³	TOMATES PERIN- SULA 10 ³
1.964	168	444	309	121	
1.965	168	346	81	104	
1.966	144	415	316	92	67
1.967		275	257	52	51
1.968		200	335	44	59
1.969		156	236	35	60
1.970		171	172	39	65
1.971		82	110	34	
1.972		101	7	16	
1.973		99		6	
1.974		68		6	
1.975		66	55	4	
1.976		35	335	315	

FUENTE: OFICINA.

(Folio XVI CONT.)

	TOMATES CANA RIAS. 10 ³	CARBON 10 ³	CEREALES Trigo, Cebada, Avena. 10 ³
	145		
	135		
	152		
	154	446	
1971	114	643	
	125	98	
	120	36	189
	109	11	178
	123	65	78
1975	124	15	49
	117	12	239

CUADRO LXVII

Tráfico de mineral. Importaciones vía marítima

Años	Importación	Cobertura	Importación
	1	2	3
	10 ³ Tm.	%	10 ³ Tm.
1965	124		
1966	209	58	
1967	326	34	
1968	359	12	
1969	661	9	
1970	2.540	48	2.653
1971	3.300	73	
1972	4.400	71	
1973	5.100	58	
1974	6.000	45	
1975	5.800	47	6.602
1976	6.300	33	6.556
1977		26	5.355
1978		25	4.492
1979		36	

Fuente: OFICINA y ANAVE (desde 1977) para las columnas 1 y 2.

La columna 3. D.G. Aduanas

CUADRO LXVIII

Procedencias de las importaciones de minerales de hierro.

	1970			1975		
	Procedencia		Cobertura	Procedencia		Cobertura
	10 ³ TM	%	%	10 ³ TM.	%	%
Brasil	1.401	55	63	1.683	29	54
Mauritania	560	22	29	686	12	83
Canada	257	10	23	656	11	81
Angola	97	4	49			
Suecia	89	35	55	282	5	100
India	82	3	0			
Siberia	54	2	48	713	12	46
Australia				677	12	0
Venezuela				1.006	17	10
Sudafrica				45	0,8	0
GHANA				8	0,1	100
TOTAL	2.540	—	48	5.755	—	47

Fuente: OFICEM y e.p.

CUADRO LXIX
Tráfico de CARBÓN: Importaciones marítimas en millones de Tm
y % realizado por Puertos españoles 1955-1979

	Volumen COBERTURA		Volumen 10 ⁶ Tm.	Participación en el total de Importaciones marítimas
	10 ⁶ Tm.	%		
	1	2	3	%
1955	0,4	55		
1956	0,2	54		
1957	0,6	47		
1958	1,1	58		
1959	0,7	50		
1960	0,4	48		
1961	0,5	57		
1962	1,7	51		
1963	1,7	26		
1964	1,5	25		
1965	1,7	5		
1966	1,5	10		
1967	1,5	16		
1968	2,2	18		
1969	2,3	18		
1970	3,5	24	3,6	6,9
1971	3,0	44	3,0	
1972	2,9	72	3,3	
1973	3,4	81	3,5	
1974	3,4	74	4,7	
1975	3,8	69	4,4	5,8
1976	4,0	84	4,9	
1977		79	4,1	
1978		52	3,6	4,6
1979		52	4,7	

Fuente: (1) y (2)

Desde 1971, A.G.A.V.E. (3) D.G. Aduanas
Elaboración propia

CUADRO LXX
Importaciones marítimas de carbón, Orígenes

PRODUCTO	1979		1975		1970		1965	
	%	10 ⁶ Tm.	%	COB. %	10 ⁶ Tm.	COB. %	10 ⁶ Tm.	COB. %
<u>HULLA</u>								
USA	29,7	2,2	55	65,6	2,9	83	n.d	1,3
Polonia	34,2	1,4	35	76,8	0,4	11	n.d	0,2
RFA		0,08	2	100	0,1	3	n.d	0,05
AUSTRALIA	15,2							
Otros	6,1				0,07	2	n.d	0,05
URSS	4,5							
Canada	3,4							
<u>COK</u>								
R.F.A.	3,1	0,00	2	70,9				
Italia		0,04	1	32,9				
<u>LIQUITOS</u>		0,01		100				
<u>ATRACITA</u>								
Sudafrica	0,2	0,02		68,7			0,06	4
TOTAL	(1,72m)	3,98		68,7	3,5		1,7	5,1

Fuente: OFICENA

Elaboración propia

CUADRO I.XXI

Tráfico de Fosfatos: Importaciones vía marítima en millones de Tm y cobertura del
 pnbillon nacional (en %)

	TOTAL		Procedentes de USA	
	Tm	%	Tm	%
1954				
1955	0,8	100	0,1	
1956	0,9	100	0,2	
1957	0,8	100	0,2	
1958	1,0	100		
1959	1,0	100		
1960	1,0	100	0,13	
1961	1,0	100	0,01	
1962	1,1		0,15	0
1963	1,1	92	0,07	0
1964	1,1	88	0,13	8
1965	1,2	92		
1966	1,1	79	0,2	0
1967	1,1	73	0,28	0
1968	1,3	81		
1969	1,4	64	0,3	0
1970	1,4	91		
1971	1,6	93	0,1	0
1972	2,0	82	0,26	0
1973	2,2	90		
1974	2,8	97		
1975	3,2	98	0,05	0
1976	1,5	99		

Fuente: OFICINA: Memorias

CUADRO LXXII
Tráfico de importaciones de chatarra

	Importaciones 10 ³ Tm.	Cobertura %
1955	68	65
1956	76	51
1957	60	
1958	79	
1959	89	67
1960	102	100
1961	108	64
1962	75	30
1963	55	36
1964	185	24
1965	172	12
1966	60	0
1967	76	0
1968	186	5
1969	257	7

Fuente: OFICENA y e. p.

Cuadro: LXXIII TRAFICO DE PASAJEROS: total y en bandera española.

	CABOTAJE			TRAFICO EXTERIOR		
	A. B+C	B. ENTRADAS	C. SALIDAS	D. TOTALES	SALIDAS	E. BUQUE ESPAÑOL
1.940	798	388	410	6	3	
1.945	1.471	739	732	5	5	
1.950	1.404	678	726	101	71	
1.955	1.561	793	768	93	16	
1.960	1.863	933	930	69	41	
1.965	2.872	1.397	1.475	64	24	
1.970	4.702	2.339	2.363	495	258	
1.973	6.248	3.210	3.038	583	198	
1.976	8.906	4.513	4.393	518	215	
1.977	9.698	4.876	4.822	501	223	

Fuentes: I.M.E. y D.G.A. aduanas; elaboración propia.

Notas: Se incluye el tráfico en Tanger.

Cont. CUADRO LXXIII

TRAFICO EXTERIOR

ENTRADAS		ENTRADAS TOTALES		SALIDAS TOTALES		TRAFICO TOTAL	
G. TOTALES	H. BUQUE ESPAÑOL	J.- B + G	K.- C + D	L.- J. + K			
5	2	393	416	809	(1.940)		
7	7	746	737	1.483			
74	66	753	827	1.580	(1.950)		
61	11	854	861	1.715			
64	24	997	999	1.996	(1.960)		
77	27	1.474	1.593	3.013			
544	302	2.883	2.858	5.741	(1.970)		
639	232	3.849	3.621	7.470			
597	24	3.873	4.911	10.021			
558	259	5.434	5.323	10.757	(1.977)		

Cont. CUADRO LXXIII

TOTAL
TRAFFICO EXTERIOR

D + G	E + H	E/D %	E/G %	E + H / D + G.
11	5	50	40	45 (1.940)
12	12			100
175	137	70	89	78 (1.950)
154	27			18
133	65	59	38	49 (1.960)
141	51			36
1.039	560	52	56	54 (1.970)
1.222	430	34	36	35
1.115	477	42	44	43
1.059	482	45	46	46 (1.977)

CUADRO LXXIV
Tráfico de emigrantes e inmigrantes en miles y participación de la Bandera
española (en %)

AÑO	Emigrantes TOTAL	Emigrantes % Bandera ESPAÑOLA	Inmigrantes TOTAL	Inmigrantes % BANDERA
1950	55,3	35	6,9	36
1951	56,9	31	8,9	38
1952	56,6	28	14	38
1953	44,6	24	15,3	22
1954	52,4	20	14,6	18
1955	62,2	17	14,9	19
1956	53,0	18	14,9	23
1957	57,9	36	18,6	28
1958	47,1	46	22,9	45
1959	34,6	57	19,1	47
1960	33,2	57	23,1	53
1961	34,3	52	24,2	49
1962	32,2	51	22,3	50
1963	23,0	59	22,3	52
1964	21,1	63	22,4	48
1965	16,9	61	21,2	51
1966	16,1	59	3,8	62
1967	13,9	58	3,6	39
1968	13,0	52	16,0	48
1969	13,7	55	13,7	48
1970	11,0	54	13,2	55
1971	8,8	64	11,6	59
1972	1,1	72	1,7	57
1973	0,5	54	1,6	49
1974	0,4	69	1,3	33
1975	0,3	34	0,9	33
1976	0,1	18	0,9	32

CUADRO LXXV
Tráfico de pasajeros de los Servicios de Comunicaciones Marítimas (de Soberanía) 1950 - 1976 (en millones)

Años	Totales	Variación anual %
1950		
1951	0,9	
1952	1,1	15
1953	1,1	6
1954	1,1	-2
1955	1,2	8
1956	1,2	-1
1957	1,3	15
1958	1,3	0
1959	1,4	5
1960	1,3	-3
1961	1,5	10
1962	1,6	8
1963	1,7	7
1964	1,9	12
1965	2,0	8
1966	2,2	9
1967	2,1	-3
1968	2,3	9
1969	2,7	16
1970	3,1	15
1971	3,3	7
1972	3,9	19
1973	4,0	3
1974	4,3	7
1975	4,2	-1
1976	4,4	4

Fuentes: S. N. H., "Estadística"

CUADRO LXXVI

Pasajeros de Líneas Regulares (exteriores, de cabotaje y soberanía) y de
cruceros en Buques españoles, 1964-1976

	MILES PASAJEROS TRANS PORTADOS POR LAS LINEAS REGULARES	MILES DE PASAJEROS EN CRUCEROS
1964	1.945	11
1965	2.066	15
1966	2.252	19
1967	2.197	16
1968	2.362	22
1969	2.804	20
1970	3.196	14
1971	3.392	15
1972	4.062	19
1973	4.102	22
1974	4.327	24
1975	4.492	11
1976	5.179	9

Fuente: OFICINA

CAPITULO VI LOS FLETES Y LA BALANZA DE FLETESVI-I.- LOS FLETES

Los fletes del mercado interior coinciden con los internacionales en unos cuantos grupos de productos y se mantienen completamente al margen en los fundamentales (crudos, grano,...) que serán fijados oficialmente. En cuanto a los primeros nada hay que decir sino remitirnos a lo manifestado en la primera parte y en cuanto a los segundos, remitirnos también a lo que se dirá en la tercera. Aquí haremos, no obstante, algunas consideraciones generales de interés:

a) carece de valor, ni siquiera indicativo, - el conjunto de ingresos por fletes que se venían ofreciendo por - la Subsecretaría de la Marina Mercante en su publicación anual, - ""Estadísticas de mercancías y pasajeros transportados en buque - español"", hasta el año 1976, de acuerdo con las propias indica - ciones de los que la elaboran y la elemental confrontación para - cualquier mercancía donde la coincidencia es un puro fenómeno de azar (1).

b) de más importancia es la reflexión sobre - el valor de los fletes correspondientes a los transportes que rea - lizan los buques españoles. Por distintas fuentes se barajan como datos a tener en cuenta que aquellos vienen a representar aproxi - madamente el 5,22% del valor de las importaciones de los países -

industrializados en los años más recientes y que participan de -- una tendencia descendente más o menos generalizable, cuadro I. El intervalo en que se mueven esos valores es sin embargo muy amplio, teniendo como extremo inferior a los fletes del transporte a granel, y superior los de líneas regulares. Estimaciones realizadas recientemente para el caso español ofrecen unas conclusiones parecidas (2). Pues bien, ¿es homogénea la participación en el transporte, en la carga, con la participación en los fletes?. Tradicionalmente no ha sido así y los indicios del presente no colaboran a variar ese criterio. Tomando como referencia la información que hasta finales de los sesenta venía ofreciendo la Dirección General de Aduanas, "Estadísticas de fletes y seguros", resulta que para 1959, por ejemplo, cuando todavía no se ha producido liberalización alguna del sector, la flota española que operaba en el tráfico exterior cubría el 49% de las importaciones en peso, pero sólo participaba en el 43% de los ingresos que su transporte reportaba; además, había transportado el 19% de las exportaciones, participando en el 15% de los ingresos de ese transporte. Cinco años más tarde, en 1964, los resultados no habían mejorado: cubriendo el 41% de las importaciones vía marítima, había obtenido solamente el 23% de los ingresos totales de transporte, a la vez que, por transportar el 14% de las exportaciones, sólo percibía el 8% de los fletes por ese concepto. No existen datos sobre el particular para fechas recientes referido al transporte marítimo exterior completo, de exportaciones e importaciones, pero indirectamente - pueden obtenerse conclusiones similares de los resultados de un estudio realizado sobre la Balanza de Fletes en 1978 (3); en --

efecto, los fletes recaudados por la flota española por su participación en el 68% de las importaciones, 27.347 millones de ptas., no suponían más que el 35,02% de los fletes totales ocasionados. La razón no es otra que la de las limitaciones características - de la flota española a efectos de Balanza de fletes o, si se quiere, de fletes a secas: dado que se trata de una flota esencialmente granelera sus ingresos son muy inferiores a los que corresponderían a su participación en el transporte y esto es especialmente grave para una economía débil en su sector exterior como la española. De otra manera: sólo un cambio en la formación de la flota que potencia una mayor participación en los tráficos no graneleros (líneas regulares y transportes especializados) conseguirá avances significativos en los ingresos y, por ende, en la Balanza de fletes. Es difícil que vuelva a darse un grado de capacidad de transporte granelero exterior del tipo del producto en la segunda mitad de los setenta por lo que los valores alcanzados en esas fechas pueden significar el techo alcanzable en los fletes con esta estructura de flota. Si importante es alcanzar una cobertura estratégica de las necesidades de transporte, también lo es no aumentar el déficit endémico de la Balanza de Pagos en esta partida.

VI-II.- LA BALANZA DE FLETES

1.- INTRODUCCION

El déficit de la Balanza de Fletes y su pro-

gresivo crecimiento ha sido uno de los puntos más usados a la hora de solicitar mejoras, prometerlas o concederlas; está en la base de todas las grandes disposiciones que han afectado al sector -Ley del 56 (incluso en las de los años cuarenta aunque venían de la mano de expresiones más ambiguas), Planes de Desarrollo, Concurso el millón de 1.976, etc.-, en la justificación de la necesidad de mejoras para el sector, en las promesas y, desde luego, será el tema más utilizado como referencia por la prensa.

Con motivo de producirse el enorme déficit de 1974 que la Administración imputaría a un aumento del exceso de demanda de servicios de carga seca no compensada con la mejora en el tráfico de crudos, la pretensión se centrará en que éste sea "... el punto de partida en un replanteamiento serio de toda la política naval" (4).

Con la llegada del nuevo equipo directivo de ANAVE en un momento histórico (1977) cuyas características eran ya bien distintas a las del pasado, el uso que se hará del déficit de la Balanza de fletes consistirá en presentar su progresiva reducción como "resultado que no podemos por menos de calificar de brillante... (que) ha tirado del empleo directo e indirecto de las industrias suministradoras...", imputable al buen hacer de los armadores, para inmediatamente pasar a hablar de la necesidad de "... revisar aquellas condiciones que no pueden permanecer anquilosadas en el marco de su política futura" (5).

La Balanza del sector transportes española no ha sido tan negativa en términos relativos como podría pensarse, a juzgar por los datos de la OCDE para los países miembros, al menos

en los términos que se ha elaborado hasta el momento (razón por la cual quizá no fuera posible hacer comparaciones). Frente al déficit crónico que parece padecer el conjunto de la agrupación y el más específico de nuestros vecinos franceses e italianos junto al de los EE.UU., se opone nuestro superávit posterior a 1974 que, sin llegar a dibujar una situación tan buena como la de Gran Bretaña o, en el límite, Noruega, coloca a nuestro país en una posición exterior inusual (cuadro II).

El cuadro I nos ayuda a localizar las partidas importantes de la Balanza del Sector Transporte que tiene en los fletes marítimos y pasajes aéreos a los protagonistas del lado -- de los ingresos, y a los fletes marítimos y a los gastos de las - Compañías aéreas, del lado de los gastos; la evolución de los más recientes setenta parece apuntar a una pérdida de importancia de los fletes marítimos "en favor" de los suministros a buques y pasajes aéreos, además de la ya citada de gastos de las Cías. aéreas, entre los pagos realizados, y un sentido de avance mayor en las - cuentas de "otros transportes", "otros fletes (fletamentos a plazo)" y los propios fletes marítimos y aéreos y entre los ingresos (cfr. cuadro IV y V).

La presencia explícita del sector Marina Mercante en la Balanza de Pagos se aprecia en tres componentes de la subbalanza de servicios: la cuenta de "fletes marítimos", -- la de "otros transportes(fletamentos a plazo incluido)" y la de "pasajes marítimos". De las tres, la más significativa es, con mucho, la de "fletes marítimos", seguida de la de "otros ..."; la de "pasaje" tiene escasa entidad en los tiempos recientes

tes.

La elaboración de los datos de estas tres componentes plantea serias objeciones a su información posterior. La cuenta de fletes propiamente dicha es resultado de la "aportación" de tres organismos oficiales: Ministerio de Comercio, Ministerio de Transportes (a partir de su constitución) y Banco de España. - Los fletes de importación y exportación de mercancías, que son -- uno de los elementos de la cuenta de "fletes marítimos", junto a otra que no suele traslucirse en las publicaciones usuales de la Secretaría General de Comercio, titulada "'otros fletes marítimos'", se obtiene a través de una estimación del valor relativo (porcentual) de los fletes en el total de las mercancías (CIF en el su - puesto de importaciones) objeto de comercio exterior; viene definida como "'fletes pagados por residentes a empresas extranjeras por transportes marítimos en el interior o en el exterior de España, fletes cobrados por empresas españolas por cuenta de no residentes por transportes en el interior o en el exterior de España y otros fletes marítimos no comerciales como traslado de mobiliario de diplomáticos, paquetes de correo, etc.'" (6).

Entre los problemas que conlleva el vigente -- sistema de valoración del intercambio de mercancías están los de las excepciones al principio de registro de todas las transacciones entre residentes y extranjeros (7):

1.- "... cuando la base de valuación es FOB, - se supone que el coste del flete y seguro ocasionado al transportar la mercancía hasta la aduana fronteriza del país exportador -

es siempre una transacción entre éste y las empresas de transporte y seguro... que puede no ser verdad si ha sido el importador quien ha contratado ese transporte y seguro en su propio país, - con lo cual se estaría registrando como parte del valor FOB de - la exportación esos costes que en realidad implican una transacción entre no residentes y no son ingresos para el país exportador..." ; ésto, obliga a introducir una serie de partidas compensatorias en el país exportador (pago de fletes y seguro) e importador (ingreso por el mismo concepto); estas partidas compensatorias encierran cierta contradicción pues en el caso del país exportador se trata de transacciones entre extranjeros y en el caso del país importador se trata de transacciones entre nacionales.

2.-"... se supone que los costos ocasionados por el traslado de las mercancías desde el punto de valoración - uniforme son siempre una transacción entre el importador y las - compañías de seguros y transportes... Este supuesto implica que no se tiene en cuenta los pagos que por trasladar sus exportaciones hace un país al extranjero (pués en definitiva, los costes - ocasionados serán pagados dentro del precio de la mercancía por el país importador) y tampoco los ingresos que en un país recibe del extranjero por el traslado de sus importaciones (porque en definitiva el exportador extranjero cargará al importador residente el coste de este transporte y seguro en el precio de la -- mercancía y el ingreso inicial se compensará exactamente por un pago de la misma cuantía)..."

Las insuficiencias -que al final se traducen

en escasa fiabilidad- de la Balanza de fletes vuelven a ser tratadas en la presentación de la Balanza de Pagos de 1978 por el - Ministerio de Comercio (Secretaría General Técnica) al citar las que devienen de la utilización de buque nacional en exportaciones si las condiciones de entrega son CIF (con siguiente inclusión - del flete en el valor del bien exportado bajo la rúbrica de "mercancías"); por ello se plantearon "... completar la información suministrada por el Registro de Caja, y calcular el saldo de esta Balanza de fletes de importación y exportación... (evitando - los errores) de una estimación por separado de ingresos y pagos ... (aplicando un criterio de transacción y no de pago)..." -- (8),

Pues bien, la parte más delicada en la elaboración radica en el "pase" de las importaciones CIF a valores -- FOB para lo cual obtienen los valores de los fletes marítimos:

- referidos a pagos por importación de petróleo en buques extranjeros, mediante la información que al respecto le suministra el Ministerio de Transportes a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

- referidos a pagos por importación de otras mercancías, a través de un doble mecanismo de información sobre la participación de las banderas extranjeras en dicho tráfico -- -información que le suministra la Subsecretaría de la M.M.- y de la estimación del valor del flete en el total CIF; este porcentaje "... es único y medio para todos los productos importados..." (9) plantea graves problemas por cuanto no existe similitud

alguna entre los fletes de numerosos grupos de mercancías, e implica aceptar que fletes y seguro evolucionan acompasados con el valor del comercio marítimo. En distintas partes de este estudio -- (ver capítulos destinados a analizar tráficos específicos) nos referiremos a la viariación experimentada por los fletes así como a su incidencia en el valor total CIF; ahí puede apreciarse que, lejos de ser valores estables estos últimos, habían experimentado - variaciones sustanciales; otros estudios coinciden en esa misma - conclusión al manifestar para un producto clave como el petróleo que sus valores corrientes en 1978 son muy similares a... ;||los de 1954|| -en valores reales, reducidos casi a las dos quintas partes- (10) frente a variaciones tan sustanciales en el valor del -- producto (sobre todo a partir de 1973).

La estimación de los fletes en el 7% del valor CIF de las importaciones -1% para el seguro sobre el valor CIF menos el flete- sufre alteraciones posteriormente al practicarse el ajuste sobre el momento de realizarse la importación (dado que para Aduanas la importación se produce en el momento de su Despacho, mientras que para la Dirección General de Transportes Marítimos - (de la S^oMM) se produce en el momento de su desembarque; la variación final viene reflejada por los diferentes valores de "fletes y seguros" sobre el valor de las importaciones CIF (en descenso) desde el 8,83% de 1972 hasta el 6,9% de 1978. Estos valores, aunque próximos, son superiores a los habituales en el área geográfica y económica a que pertenecemos (11).

El problema se agrava con las fuertes discrepancias entre los volúmenes de comercio exterior via marítima que

presenta la Dirección General de Transportes Marítimos y los aprecidos en la publicación de la D.G. de Aduanas (12)

La cuenta "otros transportes (fletamentos a - plazo incluido)" es suministrada por el Banco de España (partida 03.02.00) y comprende, tal como dicha institución señala (13), "Fletamentos de navios españoles por no residentes y de navios extranjeros por residentes en viajes sucesivos y por tiempo. Fletamentos de aeronaves españolas por compañías aéreas extranjeras. Alquiler de navios y aeronaves con opción de compra". Los trabajos orientados a desagregar la parte de buques de aeronaves han dado resultados singulares que matizan bastante la afirmación de ANAVE -de que el componente no marítimo tiene una "... importancia ínfima, de modo que el error que se puede cometer considerándolo como compuesto exclusivamente por fletes marítimos no pasa del 2%" (14)- pues apareció, para 1978, que los pagos por alquileres de aeronaves habían ascendido a 848 millones de pts. equivalente al 39,5% de los pagos totales por alquileres (de buques y aeronaves) (15).

La cuenta de pasajes marítimos es suministrada también por el Banco de España (partida 03.00.00) y se define como "billetes de pasajes marítimos pagados por los viajeros residentes o no" (16). El análisis de esta cuenta para 1978 presenta como significativa la ausencia de los buques de bandera española en los transportes de pasajeros en régimen de crucero (17).

Las observaciones anteriores apuntan la necesidad de establecer valoraciones y conclusiones cuidadosas, además de utilizar otros elementos complementarios (grado de cober-

tura de comercio exterior...), como respuesta a las insuficiencias que se derivan de la elaboración de los datos que componen la Balanza de fletes.

Aún cuando la más amplia información del im-pacto exterior del sector es suministrada por la Balanza de fletes, el vacío informativo de algunas etapas, la imprecisión de la misma Balanza y su limitado alcance, aconsejan formular algunas sugerencias complementarias.

La fuerte presión a que se ve sometida nuestra economía a través de su sector exterior en los últimos años de la década del cincuenta harán que los armadores vean en el papel "exportador" y generador de divisas de su actividad uno de los filones más fértiles por el que presionar a la Administración en su intento de consecución de mejoras. A tal efecto requerirán de sus asociados a OFICEMA en julio de 1958 información detallada sobre la aportación y gasto de divisas de sus flotas fundamentando en que "la continuada aportación al Estado de divisas producidas desde 1950 por la actividad de las empresas integradas en esta Oficina es hecho de la mayor importancia que interesa a la Oficina tener presente y hacer resaltar cuando proceda en sus gestiones ante los Organismos Oficiales" (18); en 1961 volverá a producirse de nuevo esa petición de información "para una urgente e importante gestión relacionada con la defensa de los intereses de la Marina Mercante ante nuestras Autoridades..." (19).

Pues bien, aunque no publicados sus resulta-dos, se ha podido acceder a la información básica que, elaborada dío lugar a los resultados que aparecen en los cuadros VI, VII y VIII; por ellos se pueden establecer algunas aproximaciones a -

la repercusión exterior de la actividad de la Marina Mercante:

a) como aclaración previa ha de tenerse en -- cuenta que pueden existir errores de importancia porque algunas empresas no ofrecieron información (se ignora si se trataba de -- empresas sin implicaciones a efectos de pagos y cobros exterio - res).

b) la información suministrada se limita a las aportaciones de divisas realizadas por los navieros al I.E.M.E. y las percepciones sólo imputables a gastos de la flota propie -- dad de los armadores españoles. Quedan fuera por tanto cualesquie -- ra otros pagos y señaladamente los relativos a fletamentos por -- tiempo (de especial importancia en el tráfico de crudos).

c) como puede verse resulta un saldo favora -- ble para el período completo, lo cual es lógico por otra parte y se limita a decir que las divisas que ingresan directamente son mayores que las que sacan, sin que implique el saldo de la Balan -- za de fletes por faltar elementos decisivos (como los pagos por fletes a armadores extranjeros, por ejemplo).

El interés de la Administración por el impac -- to exterior de la actividad de la Marina Mercante fué tal en los primeros 60 (concretamente en 1960 y 1961) que hizo que los arma -- dores presentasen sucesivos informes a la Subsecretaría de la Ma -- rina Mercante sobre el tema -el de 1960, el 14 de julio de 1961 y el de este año, el 2 de abril de 1962- bajo el epígrafe "Con -- tribución de la Marina Mercante a la Balanza de Pagos" cuya, uti -- lidad era indudablemente aquella que se había anunciado a los ar -- madores Asociados cuando se recababa información sobre la aporta -- ción y recepción de divisas en los años cincuenta; de ahí que la

información que se presente no se limite al reflejo directo en la Balanza sino que se recojan aquellos pagos que, de no existir la flota española habrían de realizarse a las flotas extranjeras; una vulgarización del coste de oportunidad. No se recogen otros ingresos o gastos producidos por conceptos afines, como pagos por fletamentos por tiempo, ni ingresos como los de combustibles y otros que realizan los buques extranjeros en nuestro país. Los resultados son, en esas condiciones, los que aparecen en el cuadro IX. Como en 1961 resultarán unos pagos superiores a los ingresos, se "explicará" como una consecuencia de la mayor dedicación de los buques (sobre todo los tramp) a tráficos nacionales, que dieron lugar a ingresos en pesetas (20); pero esto es en primer lugar inexacto como resulta de los cuadros LIII-A y B del capítulo anterior donde aparece que el transporte de importaciones en 1960, lejos de ser superior en términos relativos al de 1959, fue inferior: 1959=74%, 1960=66%. Por otra parte, aun aceptando como válida esa hipótesis, "ceteris paribus", no tendría que haber provocado ese enorme salto en los pagos en divisas al exterior por gastos de los buques.

En fin, para años más tarde una referencia que puede resultar de interés consiste en el lugar que como exportador corresponde a algunas navieras; se señala así que, entre las 25 correspondientes a 1974 (primeras empresas exportadoras), englobadas en el capítulo 89 -"navegación marítima y fluvial"-, se encuentran las navieras N. de Castilla, N. Aznar, M. de Axpe, Cia Transatlántica y N. Montañesa, en los puestos 4, 5, 6, 15 y 18 respectivamente y téngase en cuenta que los tres primeros son astilleros, sector con el que está agrupado en aquella relación (21).

La administración intentará minimizar el valor del déficit ofrecido por el propio Ministerio de Comercio a base no sólo de la relativización de su fiabilidad por lo defectuoso de su elaboración, sino con argumentos que resultan contradictorios como que incluyen ingresos por gastos en puertos españoles - de los buques extranjeros así como "pagos por fletes a buques extranjeros" (sic) (22). (de no incluirse -nos referimos sólo al primer grupo- el déficit sería superior todavía); se oponen a interpretar el déficit como síntoma de retraso en la consecución - de la cobertura necesaria, remitiéndolo a veces al valor de los fletes en el mercado internacional o el impacto de factores no - previsibles como el cierre de Suez; se llega incluso a ofrecer valoraciones alternativas que ponderen la diferencia de ingresos y pagos por fletes: a) ingresos de la flota nacional de tráfico exterior, cualquiera que sea su pagador, y pagos a la flota extrajera por residentes en España que, para 1972, darían un saldo negativo de 110 millones de dólares; b) que se tengan en cuenta sólo los pagos a buques extranjeros y los ingresos de los buques - nacionales por el transporte de exportaciones e ingresos del tráfico extranacional que, para el mismo año anterior, daría un saldo también negativo de 170 millones de dólares. Lamentablemente ni el enfoque ni los visos de veracidad de los datos (no explicados) ayuda a sostener tales afirmaciones.

Sin embargo, hay otros momentos en que esa misma Administración (relacionada con el sector) se esfuerza en resaltar la gravedad del déficit como apoyo para la consecución del visto bueno a medidas de protección al sector (23). Hay por tan

tanto una utilización interesada del déficit (porque este es el - resultado permanente) no sólo por los armadores sino por la propia Administración.

2.- EVOLUCION DE LA BALANZA DE FLETES

A pesar de los problemas de información que - se plantean, la aportación de los datos sobre las Balanzas de Pagos anteriores a 1959 por un equipo de profesores de la Universidad Complutense de Madrid, supone un paso de indudable trascendencia en el conocimiento de las relaciones de nuestro país con el exterior en ese período y para nosotros, un elemento complementario del análisis del período para la Marina Mercante (24).

El método que se ha seguido para el cálculo - de las cuentas de fletes y seguros "... al ser desconocidos los porcentajes de participación de la flota nacional en el transporte de exportación y la participación de las flotas extranjeras en el transporte de importación en este período, ha sido imposible realizar las adecuadas estimaciones de la cuantía de ingresos y pagos por fletes y seguros de tal forma que se ha optado por tomar, a pesar de sus posibles defectos las cifras de fletes y seguros del I.E.M.E." (25) . Este organismo delega en los bancos la cesión de divisas y éstos informan sobre el resultado de su - labor. El problema radica en que las cifras que los agentes suministran a los bancos y estos al IEME no suelen coincidir normalmente con las cifras de fletes a pagar, puesto que los agentes - no piden y abonan cada vez que deben realizar un pago o practicar

un ingreso en divisas, sino que deducen los fletes que cobran los que paga y, lo que resta, es lo que ingresa. Las discrepancias a que se llega de este modo son a menudo superiores al 100%.

Pues bien, con esas matizaciones necesarias, la información suministrada -cuadro X- tiene una importancia excepcional y en particular ofrece la corroboración de las ideas -- que ya se han esbozado sobre el formidable resultado obtenido por los navieros en los años de la II Guerra Mundial y el carácter de deficitario del período restante, la entidad del modo de transporte marítimo frente a la exigua presencia de los restantes modos, y - el positivo papel que desempeña la partida de gastos de buques en la Balanza de Pagos; ésto, no obstante, ha de ser interpretado como la manifestación de sus insuficiencias, asignándose sus buenos resultados a otras actividades.

Considerando la evolución experimentada a partir de 1960 por los pagos y cobros relativos a transportes de mercancías fletamentos a plazo ("otros transportes") y pasajes marítimos tal como aparecen en los cuadros XI, XII y XIII, se comprende fácilmente la preocupación por el déficit, apreciable y creciente. En cuanto a los ingresos por fletes derivados de transportes de mercancías, obsérvese además de su lentitud en el crecimiento, el estado letárgico de períodos como 1960-61, 1963 a 1965 e incluso las escasas variaciones de 1966 y 1967, frente a unos - pagos fuertemente alcistas con inflexiones de los años 1967 y -- subsiguientes a la crisis de los setenta (años 1975 y siguientes). Algo similar es el proceso de los pasajes marítimos sobre los cuales hay que oponer fuerte resistencia a su credibili-

dad en los primeros sesenta a la vista de la "cobertura" (de las necesidades del pasaje español) por la flota española (26).

La evolución de los años setenta aprecia la mejora conseguida a partir de 1975 en los fletes y fletamentos a plazo y el carácter positivo, irregular y regresivo, sucesivamente, de los pasajes marítimos a partir de la misma fecha. En los cuadros XIV, XV, y XVI, se presenta la evolución de los principales componentes de la cuenta de fletes marítimos, que facilita el Banco de España, claramente positiva en el caso de los fletes de exportación, importación y "otros fletes" donde se recogen resultados contradictorios y negativos de esta actividad. Esto no resulta comprensible si se tiene en cuenta que normalmente estos fletamentos deberían suponer ingresos netos (de otro modo es inmediata la afirmación de que mejor harían quedándose en casa o parados). Como tampoco es comprensible, salvo desde su carácter incompleto, el resultado del cuadro XV en una Balanza de Fletes deficitaria.

La composición de tales transacciones, formadas en su inmensa mayoría por los fletes marítimos, tuvo en los resultados de los "otros transportes (fletamentos a plazo)" un elemento de apoyo del déficit hasta 1974 (desde 1966 ya que antes englobaba a los transportes terrestres por lo que todo lo que -- cabría sería suponer que su incidencia tendría el mismo signo y valores similares a los de los primeros años de la segunda mitad de los sesenta como más próximos) de escasa entidad (el 2,8% del déficit en 1966 y un intervalo en general cuyo mínimo sería 1969 con el 1,2% del déficit de fletes y 1971 como máximo con un 6,8% del déficit) que se transforma en un elemento importante para --

contrarrestar aquel déficit a partir de 1974 con valores crecientes y próximos en los últimos setenta al 25% de aquél. El papel del saldo (positivo por lo general) de los pasajes marítimos apenas resultó significativo en los sesenta.

De la evolución de los fletes marítimos y fletamentos a plazo considerados conjunta y separadamente, debe destacarse en primer lugar su carácter persistente y crecientemente negativo hasta la segunda mitad de los setenta con excepciones importantes a ese proceso en los años 1967 y 1969 y la escasa variación de 1971, mientras que figuran como años de más fuerte -- aumento del déficit los primeros de la década del 60, sobre todo 1962. Los ingresos por fletes registran el aumento de 1962 como consecuencia de las entradas producidas de nuevas unidades resultantes del Plan de Renovación de flota de 1956 al que seguirá un estancamiento notable hasta la aparición en el último cuarto de los sesenta del nuevo aumento (cualitativo) de tonelaje. Los pagos registran en su proceso el impacto del aumento de la demanda de 1962, combinada con notables aumentos de los fletes internacionales; lo acaecido en 1967 resulta, en principio, original porque se ha producido precisamente un importante aumento de los fletes (es el año del cierre de Suez) y no hubo avance -- tan cualitativo de la cobertura de necesidades por nuestro pabellón lo que hace pensar que --además del posible error-- se deba haber contratado en la primera mitad del año en que los fletes se encontraban precisamente por los suelos como consecuencia del exceso de flota existente en el mercado internacional.

El cambio de tendencia que se produce tras --

1974 tiene que ver lógicamente con el aumento de cobertura pero también con la caída de los fletes internacionales. Las variaciones del tipo de cambio han favorecido además los ingresos de los fletamentos a plazo.

El déficit de la Balanza de fletes es imputable -dirá la Administración en los primeros años setenta (27)- a la insuficiencia de petroleros y líneas regulares. No les preocupará la parte correspondiente a petroleros por la perspectiva de demanda creciente, pero sí la deficiencia de líneas regulares, a pesar de lo cual no se producirá alteración alguna en la política de la Administración hacia el sector (28). Unos pagos petroleros por valor de 102 millones de dólares en 1971 -casi el 60% del déficit- que había ascendido a 82,8 millones de dólares en 1970 (29). Una Balanza de fletes cuestionada de falta de veracidad cuyos resultados negativos servirán para denunciar una vez más la cautividad de la Marina Mercante y para pedir -también una vez más- "... la piedra angular" de toda... política naval real... una modalidad crediticia adecuada..." (30).

Al examinar la evolución de algunos componentes de la cuenta de "servicios anexos" -combustibles (cuadro XVII) escalas (cuadro XVIII), reparaciones (cuadro XIX), seguros (cuadro XX), comisiones (cuadro XXI) y otros gastos conexos (cuadro XXII)-, ha de advertirse el método de elaboración de la gran mayoría de los mismos; en efecto, hay una estimación de los valores de las reparaciones mediante la información de CONSTRUNAVES para delimitar la parte correspondiente a la distribución del transporte marítimo, se han estimado los seguros en función de -

la cuota correspondiente a cada modo de transporte en el conjunto de ingresos y pagos por fletes, y se ha hecho extensivo este mismo método a los demás componentes (exceptuando los combustibles); debe hacerse mención también del distinto significado de cada una de esas cuentas, en primer lugar porque no pueden imputarse como propios del sector aquellos ingresos que corresponden a otra actividad (combustibles, reparaciones, ...); en segundo lugar porque -- las informaciones sobre la evolución de algunos componentes -- como los pagos por reparaciones -- reflejan en parte el grado de incumplimiento de la obligación legal de reparar en España los buques que enarbolan su bandera.

Los dos elementos fundamentales de los "servicios indirectos", "ingresos incorporados a las exportaciones" e "ingresos incorporados a los gastos de turismo extranjero" en -- nuestro país, cuya evolución aparece en los cuadros XXIII y XXIV, apenas merecen otros comentarios que consignar su carácter aproximado, dado el método de estimación empleado en base a la participación en la oferta total de servicios de cada uno de los modos para el mercado interior, proyectado sobre los valores de las exportaciones para el primer caso y sobre la estructura del Gasto Turístico para el segundo (31).

Elementos de referencia indirectos: la cuenta de "equipos de transporte marítimo" está formada por las transacciones entre España y el resto del mundo de algunos de los insumos más importantes del transporte marítimo, como los "equipos completos" (barcos) o componentes (motores), sin incluir las piezas de éstos, que pasan a la cuenta de "explotación de equipo" --

(32). De su resultado interesa sólo la parte relativa a los pagos por ser éstos los imputables al sector, no así los cobros que habrían de serlo al sector constructor (aunque, de paso, puede -- apreciarse su "cabida a partir de 1976 como consecuencia de la -- crisis constructora) sobre esta evolución -cuadros XXV, XXVI y -- XXVII debe advertirse que los valores de 1974 y 1975 se deben a las importaciones de buques que se autorizaron aquellos años (pa ra líneas regulares) y a las fuertes importaciones de motores de 1975 como consecuencia del ritmo constructor del momento; precisamente este elemento es el que debe examinarse con cautela teniendo en cuenta que no todas las importaciones de motores son - para los buques del mercado interior -en algunas etapas, como se recordará, ni siquiera la mayoría de esa producción-, por lo que a efectos de precisar el valor de 1978 se aplica a las importa - ciones de motores del coeficiente reductor del % de la producción de astilleros para el mercado nacional: suponiendo que las impor taciones de motores de 1978 guarden la misma relación mercado in terior-exterior que la producción de 1979, 59,35%, resultaría que las importaciones de motores de 1978 imputables al sector interior no serían los 763 millones de pts. que se citan, sino 452,8.

La cuenta de "explotación de equipos de trans porte" es lógicamente la más importante de las de la Balanza Co mercial por el peso de su déficit; en la misma se incluyen los - "partes y respuesto" que se excluyeron de la cuenta de "equipos" anteriormente y, como dato fundamental el consumo de energía im putable al sector, cuadro XXVIII. La evolución de este último -- concepto -cuadro XXIX- es verdaderamente interesante por cuanto

tiene de muestra de la "factura petrolera" del sector.

La infraestructura de los transportes marítimos tiene en la cuenta "materiales y equipos destinados a la construcción de infraestructura" cumplida información sobre el peso que le corresponde en la Balanza Comercial; el cuadro XXX, como los anteriores, ha de ser considerado a nuestros efectos sólo en los pagos por tratarse los ingresos de algo imputable a otros sectores.

3.- OTROS ELEMENTOS DE REFERENCIA SOBRE LA BALANZA DE FLETES

A pesar de las limitaciones apreciadas en la cuantificación de los fletes, resulta indicativa su composición - tal y como aparece en el cuadro XXXI. El papel menor ocupado por los pagos de las importaciones de crudos en buque extranjero en 1978 contrasta con el de 1977 y con los superiores de 1976 donde había alcanzado los 6.600 millones de ptas. y un 18,3% de los totales por transportes de mercancías; tal importancia era muy superior en los años precedentes como consecuencia de las mayores insuficiencias de flota en este tráfico.

En la memoria de actividades que anualmente -- emite la Sexta Sección de la Dirección General de Transportes Marítimos suele incluirse un apartado destinado a informar sobre lo que allí llaman "Balanza de fletes" desglosando los conceptos más importantes, tal y como aparecen en el cuadro XXXII A y B que suele ir acompañado de la coletilla: "no están incluidos los fletes por compras realizadas mediante las fórmulas CIF y C&F del apartado petróleo crudo, pero no así los restantes" (33); dicha expre-

sión parece querer decir que la información suministrada se limita a los fletes por operaciones FOB salvo en el caso de crudos; en base a esta información puede apreciarse la diferencia de valores tan notables con los datos ofrecidos por ANAVE para los años 1977 y 1978. Para el primero de esos años los pagos por fletamento de buques extranjeros en transporte de crudo fueron de 69,07 millones de \$, los ingresos por el mismo concepto atribuido a buques españoles, 23,89 millones de \$, lo que ofrecería un saldo de -45,18 millones de \$ que, al tipo de cambio 1\$ = 75,967 pts. arroja unos valores de 5.247, 1.815 y 3.432 millones de ptas.; - en cuanto a las de 1978, la Sección cita 48,3 y 29,2 millones de \$ en pagos e ingresos de fletamento de buques en tráfico de crudos (o un saldo de -19,1 millones de \$) que al tipo de 76,663 da 3.703, 2.239 millones de ptas. (saldo de 1.464 millones de ptas.) Estas cifras y las que resultan de practicar análogas operaciones para los años 1975 y 1976, únicos de los que se ha podido disponer, informarían en un primer momento sobre la lejanía de la autosuficiencia de transporte con la flota nacional. Pero también ilustraría sobre su diferencia con las informaciones divulgadas usualmente; los pagos por importaciones de crudos en buque extranjero serían casi el doble de los que se citan en el mismo cuadro XXXI, - dato éste a tener en cuenta a la hora de precisar el déficit de la balanza de fletes. Aún informa de más cosas de interés: precisa unos datos de ingresos y gastos por fletamentos que resultarán coherentes con los ofrecidos por las investigaciones más recientes sobre Balanza de fletes y más concretamente sobre los pagos de la cuenta "otros transportes (fletamentos a plazo incluido)"

que coinciden casi totalmente; corrige así apreciaciones sobre los ingresos, mostrando un superávit menor que el barajado usualmente (incluso respecto a esas investigaciones recientes que citamos, porque en ellas no se cuestionan las cifras de ingresos). Resultan dignos de atención los pagos por importaciones de productos calificables como de comercio de Estado en buques extranjeros así como de los referentes a importaciones de gases.

En 1978 el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones encargó a una empresa, Sociedad de Estudios de Transportes, la realización de una investigación sobre la presencia del sector transporte en la Balanza de Pagos, cuyo cometido fue realizado entre 1979 y 1980; dicha investigación se inscribe en el marco de una serie de actuaciones de este género a las que ha prestado singular atención el IETC con resultados bastantes desiguales; en este caso el estudio revestirá especial importancia dado el papel del Sector Exterior en nuestra economía y, en cuanto al transporte marítimo, la grave insuficiencia de información y el efecto especialmente negativo de este modo de transporte en dicho sector exterior (34). Una de las aportaciones más interesantes del trabajo en cuestión consiste en haber puesto de manifiesto la incidencia del sector transporte en el sector Exterior, más allá de la incidencia que la Balanza de servicios de Transportes ofrece, combinando el análisis directo de la Balanza de Pagos con el de la Tabla Input-Output de 1975.

Pudo verse así la distinta incidencia del sector de considerarlo con arreglo a la mera información suministrada por la Balanza de Servicios a considerar el efecto "global" --

(de mayor interés) que su existencia tiene en la Balanza de Pagos, que implica traer aquí algunos componentes de la Balanza Comercial ("Equipos de transporte", "Materiales y Equipos para construcción de infraestructuras", "Explotación de equipos de transportes"), - una distinta imputación y medición de partidas de Balanza de Servicios y la toma en consideración para algunos modos de la cuenta de Rentas de Capital, -cuadro XXXIII-. De acuerdo con estas ideas, la Sociedad de Estudios elabora una Balanza del sector Transporte -cuadro XXXIV- de la que como conclusiones significativas se obtienen las siguientes:

a) la presentación de un efecto negativo de esta Subbalanza sectorial sobre la de Cuenta Corriente a través de la toma en consideración de su impacto negativo en la Balanza Comercial, apreciar unos mayores ingresos y gastos (éstos relativamente menores que aquellos) en los "servicios de transportes", -- unos menores ingresos en los "servicios conexos" y el efecto de -- los "servicios indirectos" sobre los ingresos, y de las "rentas de capital" sobre los pagos.

b) debe tenerse en cuenta que el transporte marítimo aporta un tercio del déficit total, sólo superado por el de la carretera; que en el ferrocarril pesan muy fuertemente sus pagos por "rentas de capital" como consecuencia de la financiación exterior de RENFE, y que el transporte aéreo es el único que presenta un saldo por cuenta corriente positivo aún cuando sea elevado su saldo negativo en la Balanza Comercial.

En cuanto al transporte marítimo, la línea meto

dológica consiste en describir el sistema actual, corregirlo al go, de manera que permita la máxima desagregación posible, tra - tar de sondear en otros capítulos de la Balanza de Pagos o inclu so fuera de ella -caso de los "servicios anexos"- (capítulo IV), para en el capítulo V presentar los resultados que se derivarían de su método referente a 1978. La aportación para nuestro modo - de transporte se resumiría en:

a) la oferta de un marco de análisis y una -- perspectiva de interpretación sobre el papel del sector que vaya más allá de la propia Balanza de servicios incluyendo componenen - tes de la Balanza comercial -los ya citados, comunes a todos los modos, y alguno "nuevo" formado por lo que ellos denomina "servi cios indirectos". En todo este apartado no hay diferencia cuantitativa entre su información y la que facilita el Gabinete de Balanza de Pagos; se trata, por tanto, de una interpretación más sugerente y fértil que la lectura habitual de ingresos y pagos por fletes y afines.

b) precisión del valor del flete y seguro en términos absolutos y relativos (respecto al valor total CIF) de las mercancías de importación que resultan ser de 78.078,9 millones de ptas., equivalentes al 5,74% del valor de las importaciones en el caso de los fletes, y de 1.617,0 millones de ptas., -- equivalentes al 0,12% de la misma base (sin descontar los fletes), en los seguros.

c) estimación de los ingresos por fletes para el conjunto de importaciones realizadas en 1978 por la flota es-

pañola para una serie de países, extrapolados al conjunto del mundo con el que comercia via marítima España, aunque no se finalice el proceso obteniendo los ingresos totales por fletes y seguros correspondientes a la bandera española; si se lleva a cabo tal tarea (mera suma), se obtienen unos resultados verdaderamente curiosos: unos ingresos por fletes de importación de 27.346,7 millones de ptas. frente a unos pagos de 50.732,2 millones de pts. (resultado de restar al valor por ellos calculado, los correspondientes a la flota española), con lo que el saldo deficitario por fletes de importación sería así de 23.385,5 millones de ptas.: estas cifras difieren mucho de las aportadas por los mismos autores -y, por supuesto, de cualesquiera de las restantes fuentes de información- posteriormente (tomo III pag. 161) o por las que refieren aunque no como propias, casi a continuación de su cálculo (tomo II pag. 139).

d) Aunque no se explicita, la vía que abre la investigación citada es decisiva para evitar la pésima calidad -- de las estimaciones actuales. Su propuesta consistiría más o menos en reproducir el sistema por ellos empleado, mejorando la "permeabilidad de las empresas" a los requerimientos de información, y esto parece acertado: hay que apelar a un sistema de estimación de valores de fletes y seguros para los distintos tráficos (productos y países) significativos; la matización vendría en el sentido de que para precisar la cobertura de nuestro transporte marítimo (respecto a la cual ha de evitarse la grave disparidad de informaciones señalada por la investigación de la S.E.T. y por este mismo trabajo en múltiples ocasiones), debería emplearse en su --

plenitud la infraestructura que posee la Dirección General de Aduanas procesando en los partes que soportan la información del "Comercio Exterior por Vías de Transporte" el dato de la bandera e incluso-¿por qué no?- el valor del flete hasta ahora suministrado a la Dirección General de Transportes Marítimos.

e) lo dicho anteriormente es extensivo al cálculo de fletes y seguros de las exportaciones.

Como ya se advirtió, sin perjuicio de la utilidad que la información suministrada por la Balanza de Fletes elaborada con los datos que nos ofrece el Ministerio de Comercio -- tiene en el estudio de la evolución del sector y como indicador -- del estado aproximado de las relaciones internacionales en esta -- partida de la Balanza de Pagos, su calidad es tan deficiente que obliga al mantenimiento de graves reservas, por lo que cualquier utilización que se pretenda debe completarse --como condición "si-ne qua non"-- con la información de cobertura del pabellón y cualesquiera otras afines (como los datos suministrados por la Sección Sexta de la D.G. de TT. Marítimos). Mientras se establece un nuevo sistema, los datos contenidos en el estudio de S.E.T. suponen al menos un cierto jarro de agua fría a determinadas valoraciones optimistas de los resultados de la Balanza de Fletes de -- los últimos años (35), mostrando que no estamos tan cerca de la superación del déficit, aunque la evolución que se registre sea favorable.

Es interesante, sin embargo, realizar algunas puntualizaciones sobre lo hecho por S.E.T.:

a) en cuanto a la "Balanza de servicios anejos al transporte"- que recoge ingresos y gastos de combustible, escalas, reparaciones, etc. (véase cuadro XXXV), siguiendo su propio criterio (aparecido en las págs. 197, 198 y 204 a 207 del volumen III), de tener en cuenta como dato relevante aquello que incide en la Balanza de Pagos como consecuencia de la existencia del sector transporte, o del "modo" concreto de que se trate, no tiene mucho sentido incluir las cuentas de ingreso por esos apartados como si de ingresos del sector se tratase; los de combustibles, por ejemplo, que forma el grupo de más valor, no tienen nada que ver con las realizaciones de la Marina Mercante, mientras que sí tienen que ver, y mucho, los gastos. Es dudoso que pueda incluirse en la cuenta de servicios el gasto e ingreso por concepto de combustibles; parece más razonable su imputación a la Balanza Comercial.

b) a diferencia de lo dicho en el apartado anterior, en los componentes de la Balanza Comercial tomados en consideración (equipos, materiales y explotación) se sigue el criterio apuntado de considerar a efectos de estudio sólo los pagos y no los ingresos pues éstos son el resultado de la actividad de otras ramas; en los cuadros XXXVI, XXXVII y XXXVIII se presentan los datos completos, de ingresos y gastos, no obstante lo cual a efectos finales sólo habrán de ser tomados en consideración los gastos (recuérdese el cuadro XXXIII y XXXIV). Aún cuando nada se especifica al respecto, cabe imaginar que los pagos realizados en concepto de combustibles en el cuadro XXXV, de servicios anejos, no ha sido tomado en consideración luego en la asignación -

al modo de transporte marítimo del consumo energético (36).

c) en realidad, la aportación cuantitativa -- sustancial -- ceñidos al transporte marítimo -- y lo que difiere del método de elaboración del Ministerio de Comercio, es la "Balanza de servicios de transporte", cuadro XXXIX. Elimina en los -- fletamentos a plazo la parte correspondiente a los arrendamien -- tos de aeronaves (848 millones de pts.) y descompone los movimien -- tos por pasajes poniendo de manifiesto la ausencia de la flota -- española en los tráficos de cruceros exteriores mientras se pro -- ducen salidas por la existencia de buques extranjeros que pres -- tan esos servicios a residentes. Pero no existe explicación algu -- na de dónde han salido los datos del apartado A.1., "Mercancías", que no coinciden con las ofrecidas en el Volumen II, ni con las del Gabinete de Comercio, ni con ninguna otra fuente, que ni si -- quiera posee ligazón con la propuesta de "nuevo método" a pesar de que se presenta como un resultado de la aplicación de la nue -- va metodología ¡y sin embargo da unos resultados muy similares -- en ingresos y gastos a los que como fletes marítimos ofrece la -- publicación del Ministerio de Comercio!.

d) es delicada la aceptación de sus estimacio -- nes del valor de los fletes y seguros respecto al de las mercan -- cías importadas, así como de la parte de los mismos correspondien -- te a la flota española; a veces la coincidencia tan fuerte entre los porcentajes de importaciones en términos valor realizadas por la flota española y los de los fletes es que éstos sean de un 35% y aquéllos de un 40%), hace pensar que pudo haberse procedido a una traslación mecánica de unos sobre otras. La misma observación

crítica debe hacerse del método de obtención de la cobertura del pabellón nacional respecto a las cargas. No se trata de dudar de la buena fe de los investigadores sino de plantear las pegas que se suscitan ante la no explicitación del método de obtención de aquellos resultados cuando es conocida la gran diferencia entre el valor de los fletes graneleros y los de carga general y el de sequilibrio entre cobertura de fletes y descargas esperable de una flota prácticamente granelera. En cuanto a la cobertura de las cargas, el problema radica en la necesidad que su trascendental importancia tiene de un firme soporte; quizás habría bastado con referir el método empleado.

El escepticismo sobre la veracidad de los datos de la Balanza de fletes llega a extenderse entre los propios Informes de la Administración ya en los Planes de Desarrollo, en el II de los cuales se emplea un indicador peculiar del valor -- del déficit que (¡como no!) tampoco coincide con los datos oficiales publicados hasta entonces.

Un intento adicional de precisar la situación de la Balanza de Fletes para, por ejemplo, mediados de los sesenta tal y como se hace en el cuadro XL, pone de manifiesto la fuerte discrepancia entre estos datos y los publicados por el Ministerio de Comercio, en base a informaciones sobre pagos e ingresos realizados por el I.E.M.E. Respecto a la capacidad informativa - del cuadro hay que observar:

- que se trata de los pagos y cobros por fletes, sin especificar quién los realiza. Esto implica que de los ingreso

sos por importaciones la mayor parte provendrá de residentes (condiciones CIF de importaciones) y por tanto no procedería sin consideración aquí. Algo similar sucedería con los pagos imputados a exportaciones. Si los eliminamos, obtendríamos unos ingresos de - 876 (10^6 pts) y unos pagos de 14.753 (10^6 pts), esto es, un déficit de 13.877 millones de ptas., muy superior al de Comercio.

- no aparecen los ingresos por tráfico extranacional, pero su valor es muy reducido en comparación a la diferencia entre este déficit y el oficial (37).

- su utilidad última consistiría en ofrecer -- una visión global del coste de oportunidad (interior y exterior) de poseer esa flota mercante.

4.- CONCLUSIONES

Las conclusiones más sobresalientes de cuanto se ha visto hasta aquí se resumen en:

a) puede aceptarse como referencia que en la evolución de la Balanza de fletes se produce una etapa de fuerte crecimiento del déficit en la primera mitad de los sesenta y unas violentas alteraciones en la segunda mitad, con irregulares resultados en los dos: otra nueva oleada al alza en la primera mitad - de los setenta y un progresivo descenso del déficit, en la segunda mitad de los setenta. La explicación de dichos movimientos tie

ne que ver lógicamente con la evolución experimentada en las variables básicas del mercado: demanda, tipo de cambio, oferta, evolución de los fletes internacionales. En este marco debe anotarse la favorable evolución de la cuenta de fletamentos a plazo a partir de 1975.

b) Aunque su peso sea menor en el conjunto de los ingresos y pagos por fletes, todavía los marítimos son los más importantes, contribuyendo así de forma decisiva sus resultados a la marcha de la Balanza del sector transportes.

c) A pesar de inscribirse la etapa más reciente de este estudio en una tendencia favorable -disminución de los pagos y aumento de los ingresos-, diversos indicadores aquí explicitados advierten de la ligereza que puede acarrear el olvido de las limitaciones de los datos oficiales y en particular la --práctica seguridad de que nos encontramos con un déficit bastante superior al oficialmente presentado; éste déficit se mantiene en altas cotas a pesar de los aumentos de flota por las importantes insuficiencias que se producen en la cobertura de aquellos --tráficos cuyos fletes son más elevados, los de líneas regulares y transportes especializados, que forman los grupos dominantes en la formación del déficit.

d) El déficit de la Balanza de Fletes históricamente y la buena marcha producida en los últimos setenta han sido utilizados hasta la saciedad como justificaciones de privilegios por parte de los armadores y Administración; lamentable-

mente no se tradujo en una mejora de la información que precisase el grado de veracidad de las afirmaciones: se "ideologiza" así el tema Balanza de Fletes en contra de las prácticas habituales de - todos los países marítimos, más preocupados que el nuestro por la precisión técnica y cuidadosos (incluso los armadores) de su utilización (38).

e) Es urgente la adopción de un sistema de elaboración más fiable para el conocimiento de la Balanza de fletes en la línea de lo indicado por las más recientes investigaciones - en la materia. Es probable que dicha información pudiera resultar de una mera reorganización de los grupos de información actuales entre los cuales uno de los más potentes es el que canaliza la - propia Dirección General de Aduanas.

f) En todo caso, los resultados de la Balanza de fletes presentan una elevada congruencia hasta el momento con los obtenidos tras el examen de las variables definidoras de - nuestro peculiar "mercado" (39).

NOTAS DEL CAPITULO VI

- 1.- Ni siquiera en el caso de los fletes oficiales como crudo o granos; véase lo dicha más abajo.
- 2.- Véase más abajo lo referente al trabajo de S.E.T. "Balanza de pagos de transporte", o.c.
- 3.- Cfr. Ibidem, vol. II, pg. 133
- 4.- Véase SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Discurso pronunciado con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen", Madrid, 17-VII-1.975 (n.p., pero son abundantes las reseñas en la prensa de esos días).
- 5.- Cfr. B.I.A., nº 65, (15-IX-1.980), pg. 1
- 6.- Cfr. BANCO DE ESPAÑA, "Anexos a la circular 248 y 243", actualizadas a marco de 1.978; también, S.E.T., o.c. pgs. 6 y 7
- 7.- Cfr. MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO, "Balanza de pagos de España, 1.978", Madrid, pg. 12
- 8.- Cfr. Ibidem, pg. 21
- 9.- Cfr. S.E.T., o.c., pg. 20
- 10.- Véase, RANGAR, Torwod, "Oil Transportation in tankers, getting cheaper and cheaper", en "Norwegian Shipping News", nº 21, 1.979.
- 11.- Véase lo dicho en este capítulo (más arriba) y en el capítulo IV sobre los fletes.
- 12.- S.E.T., o.c., pgs. 86 a 88
- 13.- Cfr. BANCO DE ESPAÑA, o.c.
- 14.- Cfr. ANAVE, "Marina, ... 78", o.c., pg. 97
- 15.- Cfr. S.E.T., o.c., vol. II, pgs. 149 a 152
- 16.- BANCO DE ESPAÑA, o.c.
- 17.- Cfr., S.E.T., o.c., pg. 146
- 18.- Cfr. OFICEMA, "Circular 101" de 27-VII-1.958
- 19.- Cfr. Carta a los asociados del Director de la Oficina, Sr. ANGULO, 16-III-1.961
- 20.- Cfr. OFICEMA, "Contribución de la Marina Mercante a la Balanza de Pagos en 1.961", Madrid, 1.962 (n.p.) pg. 1
- 21.- Información Comercial Española, "Las primeras empresas exportadoras españolas. I.C.E., nos. 528-529, agosto, septiembre, (pgs. 133 y sts.), pg. 39
- 22.- Cfr. BOADO, "Los problemas ...", o.c., 1.973, pg. 2019
- 23.- Es el caso de los Planes de Desarrollo (véase cp. IX), declaración de sector "interés preferente" (cap. XIII), etc.
- 24.- CHAMORRO, S. y otros, "Las balanzas de pagos de España, 1.940-1.958", I.C.E., nº 502, Junio 1.975, pgs. 161 y sts.
- 25.- Cfr. Ibidem, pg. 166
- 26.- Véase lo dicho en la tercera parte del capítulo V sobre "cobertura".
- 27.- Cfr. GRAINO, S. "La flota mercante española y sus problemas", I.C.E., nº2470, pgs. 43-49; BOADO, L. "La Marina Mercante y la Pesca, problemas económicos ...", Madrid, Julio, 1.972, - puede verse en I.C.E., nº 1321 de aquel mes (pgs. 1.977 y sts.), pg. 1999; También, FERNANDEZ GUESTA, Nemesio, Ministro de Comercio, Discurso pronunciado en la Festividad de la Virgen del Carmen en Julio de 1.974, véase en ICE 1424 - de 16-VII-1.974, pgs. 2043 y sts., en especial, pg. 2043.

- 28.- Años más tarde, en un discurso del Presidente de la EMPRESA - NACIONAL ELCAÑO manifestará que el déficit de 1.977, estimado en unos 15.000 millones de pts. se debe en 3.300 a crudos 8.500 a 9.000 a líneas regulares (de ellos, el 80% a líneas - oceánicas), y 3.000 millones de pts. a carga seca y otras cargas.
- 29.- Cfr. BOADO, L., "La Marina Mercante ...", o.c. 1.972, pg. 1999
- 30.- Idem
- 31.- Véase, SET, o.c., vol. III, pgs. 150 a 156.
- 32.- Cfr. Ibidem, pg. 7
- 33.- Cfr. DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES MARITIMOS, "Informe de la sexta sección (año ...)" (n.p.), en particular véanse las de los años 1.976, pg. 4, y 1.978, pg. 5
- 34.- SET, o.c.
- 35.- El optimismo de los armadores (interesado, en la medida que se presenta como un mérito de su labor) se trasluce en las declaraciones públicas de sus representantes e informes anuales; el cambio en la presentación de los resultados se produce en el discurso del Presidente de OFICEMA correspondiente a la Asamblea extraordinaria de 1.976, donde se rompe con la utilización anterior que presentaba el déficit como causa que exigía la protección.
- 36.- Véase más abajo (capítulo XIII)
- 37.- Véase lo dicho sobre el tráfico extranacional en el capítulo V
- 38.- Un caso ejemplar es el de los ingleses; véase GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING, o.c.
- 39.- Sobre la Balanza de Fletes, véase también SANCHEZ MUÑOZ, P., "El Transporte de mercancías en el comercio internacional español. Incidencia en la Balanza de Pagos"; I.E.E., Diciembre 1.979, pgs. 154 a 163. Idem, ELANCO LOSADA, "En torno a la Marina Mercante y a la Balanza de Fletes", Rev. de "Economía Industrial", enero 1.967.

CUADRO 1

RESUMEN DEL VALOR DEL FLETE EN EL COMERCIO
MARITIMO MUNDIAL

Area Geográfica que realizó la Importación	Importe del flete del conjunto de las importaciones globales del Area Geográfica, expresada en porcentaje del valor CIF total de las importaciones.		
	1970	1975	1978
Países Industrializados	7,12	6,02	5,22
Resto de Europa	8,27	7,85	7,94
Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica	8,46	9,34	8,49
Países exportadores de petróleo	9,18	9,33	8,84
Resto del Hemisferio Occidental	10,47	9,64	8,98
Resto del Oriente Medio	7,53	7,43	,91
Resto de Asia	8,93	8,26	,68
Resto de Africa	13,90	13,88	,62
TOTAL MUNDIAL	7,76	6,02	5,4

Fuente: Fondo Monetario Internacional

Tomado de UNCTAD, "El transporte marítimo en 1979"

CHADROI
O. C. D. EVOLUCION DE LA BALANZA DE TRANSPORTES POR PAISES
(Millones de dólares)

Países		1972	1973	1974	1975	1976	1977
España	I	586	740	1.091	1.220	1.277	1.476
"	G	569	756	1.102	1.044	1.190	-1.296
"	S	17	- 16	- 12	176	87	180
Francia	I	2.315	3.235	4.139	4.756	5.013	5.863
"	G	2.576	3.627	4.871	5.148	5.463	6.067
"	S	- 261	- 392	- 732	- 392	- 450	- 204
Italia	I	1.599	1.980	2.352	2.566	2.548	2.892
"	G	1.822	2.278	2.847	3.172	3.262	3.576
"	S	- 223	- 298	- 499	- 606	- 714	- 684
Gran Bretaña	I	5.661	6.229	7.716	7.160	7.720	8.145
"	G	5.056	6.228	7.777	7.229	7.243	7.683
"	S	5	1	- 61	381	477	462
Noruega	I	2.208	3.020	3.615	3.326	3.377	3.497
"	G	947	1.292	1.600	1.748	1.971	2.241
"	S	1.261	1.728	2.015	1.578	1.406	1.256
EEUU	I	4.254	5.109	6.756	6.827	7.934	8.349
"	G	5.057	6.381	7.913	7.771	9.129	10.106
"	S	- 803	- 927	- 1.157	- 944	- 1.195	- 1.757
TOTAL OCDE	I	28.251	36.572	48.788	51.071	54.286	59.216
"	G	30.093	40.142	53.322	53.300	58.120	62.961
"	S	-1.842	-3.170	-4.534	-2.229	-3.839	-3.745

Fuente: O.C.D.E.

CUADRO III
EVOLUCION DE LA BALANZA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

(Números índices)
base 1972=100

CONCEPTOS	Ingresos			Pagos		
	1974	1976	1978	1974	1976	1978
1. FLETES	190	263	416	183	181	189
1.1. Fletes Marítimos	184	229	353	182	176	175
1.2. Fletes Aéreos	198	290	618	497	543	711
1.3. Fletes Terrestres	142	230	407	187	303	522
1.4. Otros	348	525	650	193	172	151
2. SEGUROS	145	168	375	190	201	234
3. TRANSPORTE DE VIAJEROS	132	181	276	141	214	356
3.1. Pasajes Marítimos	174	093	085	048	058	177
3.2. Pasajes Aéreos	131	184	270	148	228	373
3.3. Otros	160	070	909	162	131	039
4. TRANSPORTES DIVERSOS	177	227	332	159	241	363
4.1. Suministros a buques	189	270	377	198	411	530
4.2. Gastos Cías. Aéreos	150	194	295	144	180	267
4.3. Reparaciones	217	134	175	136	104	336
4.4. Gastos Transp. Terrestres	198	215	549	189	401	890
TOTAL	166	220	336	174	202	253

Fuente: SET-ITC y Ministerio de Comercio.

CUADRO IV
CAMBIO EN LA ESTRUCTURA DE LA BALANZA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE
(En Porcentajes)

CONCEPTOS	1972		1974		1976		1978	
	Ing	Pag	Ing	Pag	Ing	Pag	Ing	Pag
1. FLETES	24,5	58,0	28,3	61,3	29,4	52,2	30,4	43,2
1.1. Transp. Marítimo	13,8	51,9	15,5	54,5	14,5	45,3	14,6	35,8
1.2. Transp. Aéreo	1,8	0,0	2,1	0,2	2,3	0,1	3,3	0,1
1.3. Transp. Terrestre	6,4	2,5	5,5	2,6	6,7	3,7	7,7	5,0
1.4. Otros	2,5	3,6	5,2	4,0	5,9	3,1	4,8	2,3
2. SEGUROS	2,6	6,7	2,2	7,2	2,0	6,7	2,9	6,2
3. TRANSP. VIAJEROS	31,3	7,5	25,0	6,1	25,6	8,0	25,7	10,6
3.1. Pasajes Marítimos	0,6	0,6	0,6	0,2	0,3	0,2	0,2	0,4
3.2. Pasajes Aéreos	30,3	6,9	24,0	5,9	25,3	7,8	24,4	10,2
3.3. Otros	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	1,1	0,02
4. TRANSP. DIVERSOS	41,6	27,8	44,5	25,4	43,0	33,1	41,0	40,0
4.1. Suministros a buques	20,7	6,6	23,8	7,5	25,5	13,5	23,2	13,9
4.2. Gastos Carga Aérea	16,0	18,3	14,5	15,2	14,1	16,2	14,1	19,3
4.3. Reparaciones	3,9	1,6	5,0	1,2	2,4	0,8	2,0	2,1
4.4. Gastos Transp. Terr.	1,0	1,3	1,2	1,5	0,0	2,6	1,7	4,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: SET-ITC y Ministerio de Comercio

CUADRO V
PORCENTAJE DE LOS INGRESOS Y PAGOS DE LOS DISTINTOS MODOS SOBRE EL TOTAL DE INGRESOS Y PAGOS
DE LA BALANZA DE FLETES

AÑOS	FLETES MARITIMOS		FLETES AEREOS		FLETES TERRESTRES		OTROS TRANSPORTES	
	Ingresos	Pagos	Ingresos	Pagos	Ingresos	Pagos	Ingresos	Pagos
1970	65.66	91.19	4.20	0.36	23.30	4.33	6.84	4.12
1971	62.10	88.26	3.73	0.08	24.95	3.57	9.22	8.09
1972	56.75	89.48	7.22	0.08	26.01	4.22	10.02	6.22
1973	55.15	88.69	9.43	0.13	22.80	4.11	12.62	7.08
1974	54.80	88.92	7.52	0.23	19.35	4.30	18.33	6.55
1975	47.57	86.42	7.86	0.26	21.35	5.00	23.22	8.32
1976	49.36	86.80	7.96	0.25	22.72	7.05	19.96	5.90
1977	48.41	84.34	10.43	0.30	23.80	9.83	17.36	5.53
1978	48.16	83.02	10.74	0.32	25.46	11.68	15.64	4.98

Fuente: SANCHEZ MUÑOZ. Paloma. O.C. Pg. 157

VALOR DE LAS DIVISAS RECIBIDAS DEL IEME, POR LOS ARMADORES ESPAÑÓLES

AÑO 1.950-1.958

CUADRO VII

AÑOS	DOLARES 10 ³	LIBRAS 10 ³	FRANCOS FRANCE- SEES 106	FRANCOS FRANCE- BELGAS 106	MARCO ALEMAN 10 ³	FLORI- NES 10 ³	ESCUDOS 10 ³	DOLARES ALEMAN, ITAL, 84, TURCOS, GRIEG, 10 ³	FRANCOS MARR.-Y SUIZOS 10 ³	LIRAS Y CORONA NORUEGA 10 ³	PESOS
1950	52	29	3	5	16	57	83	xx 3	148	xxxx	856
1951	2	24	6	4	5	212	495	ALE 5 ITA 14	MARR 271	LI	
1952	222	48	12	5	118	26	863	ALE 5 ITA 1	MARR 145	LIL 123	
1953	163	52	7	4	47	75	596	ALE 0,1 ITA 26		LI 150	
1954	200	35	4	5	132	103	518	ITA 35 TURC 13			
1955	183	43	5	7	140	88	394	ITA 32	MARR 20	LI 3.152	
1956	371	30	23	7	82	32	1.338	ITA 8 GREC 09	MARR 52		
1957	1.207	10	11	10	10	162	850	ITA 20 GREC 1	MARR 287	LI 28	
1958	1.829	77	8	10	97	148	659	BRAS 13 ITA 03	SUI 233		
TOTAL	4.229	413	88	57	738	903	5.797	196	3.263	5.160	
Sin es- pecifici-	260	41	6	0,4	27	186	67		203		Nej. 138 Crag. 13
TOTAL	4.489	454	94	57,4	765	1.089	5.864	196	3.466	5.160	158

FUENTE: La misma del cuadro anterior

CUADRO VIII

Saldos de los movimientos de divisas producidos en el IEME por las entregas y recepciones de los armadores españoles 1950 - 1958

DIVISAS AÑOS	DOLARES 10 ³	LIDRAS 10 ³	FRANCOS FRANCESES 10 ⁶	FRANCOS BELGAS 10 ⁶	MARCO ALEMAN 10 ³	FLORINES 10 ³	ESCUDOS 10 ³
1950	209	55	135	28	- 10	- 40	160
1951	619	396	117	17	- 5	- 78	- 278
1952	296	165	257	7	44	30	- 70
1953	891	123	169	17	198	- 2	- 162
1954	155	- 6	133	8	152	- 77	- 90
1955	568	351	232	17	278	133	- 307
1956	276	673	294	20	309	260	- 812
1957	1008	2339	1885	159,6	-119	142	-1538
1958	-1395	81	96	26	- 96	-140	- 202
TOTAL	1178	2196	1707	156	1247	338	-2011
SIN ESPECIFICAR	-170	143	178	3,6	1366	196	473
TOTAL	1008	2339	1885	159,6	-119	142	-1538

FUENTE: La misma de los dos cuadros anteriores.

CUADRO IX

Marina Mercante y Balanza de pagos. Divisas entregadas y recibidas y abono practicado en algunos traficos.

	1960	1961
A Divisas entregadas al IEME	14,7	11,5
B Divisas perdidas	6,7	14,5
C = A - B	+ 8,3	- 3,0
D "Ahorro en trafico de crudos"	20,0	26,0
E Ahorro en otras importaciones	7,5	11,0
F = A + D + E	42,2	48,5
G = F - B =	35,8	34,0

Fuente : OFICEMA y e.p.

CUADRO X
FLETES MARITIMOS, PASAJES, GASTOS DE BUQUES Y BALANZA DE SERVICIOS ESPAÑOLES DE 1.940 - 1.959

AÑOS	F L E T E S		P A S A J E S		G A S T O S D E B U Q U E S		B A L A N Z A D E S E R V I C I O S			VALOR PTAS. 1970	VARIA- C I O N E S 1970-100 en %	
	INGRESOS	PAGOS	INGRESOS	PAGOS	INGRESOS	PAGOS	INGRESOS	PAGOS	SALDOS			
1940	3.686	11.640	-	-	2.505	1.062	32.286	25.374	6.912	- 72.108	41.43	4.5
1941	18.184	3.017	-	-	1.839	2.978	52.243	22.667	29.550	105326	-	-
1942	21.997	1.160	-	-	1.324	4.021	60.630	21.961	36.669	135.305	-	-
1943	16.774	4.513	-	-	1.367	5.691	61.490	37.563	25.928	80.137	-	-
1944	23.187	3.363	-	-	1.408	4.103	78.452	33.373	45.079	123.900	-	-
1945	30.967	3.664	-	-	1.395	6.776	56.377	31.198	25.179	159.667	-	-
1946	13.262	6.666	-	-	-	-	41.521	34.558	6.963	29.446	-	-
1947	9.260	9.484	-	-	8.217	10.107	42.591	44.853	- 2.261	- 848	0.48	0.1
1948	6.427	8.805	-	-	11.459	12.483	50.576	53.830	- 3.254	- 8.463	4.8	1.3
1949	4.967	13.604	-	-	8.109	10.102	44.751	60.422	- 15.672	- 29.081	16.71	4.9
1950	3.438	14.454	-	-	6.377	7.298	41.575	52.599	- 11.024	- 33.483	19.24	6.3
1951	8.510	20.487	365	557	10.158	8.122	61.412	68.871	- 7.459	- 33.263	19.11	6.8
1952	10.473	27.878	100	5	15.354	6.744	86.670	76.189	10.480	49.306	28.33	10
1953	6.934	19.556	318	5	14.321	8.893	138.263	74.301	- 63.963	- 35.159	20.20	7.2
1954	6.913	17.328	84	9	13.855	7.984	164.961	77.852	87.108	- 28.108	16.4	5.9
1955	11.721	16.462	92	3	16.187	6.690	201.216	82.479	118.737	- 12.542	7.2	2.7
1956	13.781	25.490	87	4	17.898	156	268.655	96.080	172.574	- 29.273	16.82	6.7
1957	10.592	31.982	172	-	24.156	10.917	256.903	104.890	152.013	- 48.284	27.74	12.3
1958	3.519	18.265	395	-	22.259	13.247	219.458	117.028	102.430	- 29.250	16.81	8.4

FUENTE: Elaboración propia. CUAMURO y otros.

(X) Incluidos los fletes aéreos

CUADRO XI
FLETES MARITIMOS Y OTROS TRANSPORTES SEGUN DATOS DE LA BALANZA DE PAGOS (1.960-1.978)
(Millones de pesetas)

Años	Fletes Maritimos				Otros Transportes			
	Ingresos	Pagos	Saldo		Ingresos	Pagos	Saldo	
1.960	640.2	858.0	- 217.8			203.4	-203.4	
1.961	846.0	1.069.8	- 223.8		131.4	470.4	-337.0	
1.962	1.095.0	4.038.0	- 2.043.0		312.6	276.0	36.6	
1.963	1.620.0	5.022.0	- 3.402.0		229.2	190.8	38.4	
1.964	1.624.8	6.357.0	- 4.732.2		649.8	250.8	399.0	
1.965	1.791.6	8.520.0	- 6.728.4		444.6	277.2	167.4	
1.966	2.010.6	10.105.2	- 8.094.6		29.4	252.0	-222.6	
1.967	2.140.7	9.900.0	- 7.759.3		31.6	282.9	-251.3	
1.968	2.770.0	12.600.0	- 9.870.0		114.8	282.8	-168.0	
1.969	3.780.0	13.300.0	- 9.520.0		242.2	352.8	-110.6	
1.970	4.270.0	16.450.0	- 12.180.0		444.5	744.8	-300.3	
1.971	4.970.0	17.220.0	- 12.250.0		738.5	1.577.8	-839.3	
1.972	5.102.8	20.451.1	- 15.048.3		953.5	1.822.5	-869.0	
1.973	5.102.8	20.451.1	- 15.048.3		1.549.5	2.088.7	-539.4	
1.974	6.076.0	37.300.9	- 27.364.0		3.322.5	2.748.5	574.0	
1.975	10.195.2	29.409.1	- 19.303.9		4.076.6	2.841.8	2.134.8	
1.976	12.178.3	35.998.1	- 23.619.8		5.005.7	2.447.2	2.558.5	
1.977	16.401.4	35.055.3	- 18.653.9		6.028.5	2.298.4	3.730.1	
1.978	19.065.1	35.775.5	- 16.710.4		6.195.9	2.148.9	4.047.0	

FUENTE: Ministerio de Comercio y SANCHEZ MUÑOZ, Paloma. O.C. p. 156

NOTA: "Otros Transportes" incluye de 1.960 a 1.965 los fletes terrestres.

CUADRO XII
EVOLUCION DE LA BALANZA DE FLETES (FLETES Y OTROS TRANSPORTES) 1.960-1.978

AÑOS	INGRESOS En millones de Pesetas corrientes	PAGOS En millones de Pesetas corrientes	SALDOS en pesetas constantes de 1.970	NUMEROS INDICES base 1.970	VARIACION INTERANUAL EN %
1.960	640.2	858.0	-218	3.2	--
1.961	946.0	1.069.8	-399	3.2	0.8
1.962	1.095.0	4.038.0	-2.043	27.6	763.4
1.963	1.620.0	5.022.0	-3.402	42.3	53.4
1.964	1.624.8	6.357.0	-4.732	55.0	29.8
1.965	1.791.6	8.520.0	-6.728	69.0	25.6
1.966	2.040.0	10.357.2	-8.317	80.4	16.5
1.967	2.172.3	10.182.9	-8.011	72.8	-9.5
1.968	2.844.8	12.882.8	-10.038	86.9	19.3
1.969	4.022.2	13.652.8	-9.630.6	81.6	-6.4
1.970	4.714.5	17.194.8	-12.480.3	100	22.6
1.971	5.669.0	18.667.8	-13.998.8	96.2	-3.8
1.972	6.356.3	21.893.6	-15.537.3	106.2	-10.3
1.973	8.325.6	28.265.3	-19.939.7	122.2	15.1
1.974	13.259.4	40.094.4	-26.790.0	142.1	16.3
1.975	15.171.8	32.340.9	-17.169.1	77.9	-45.2
1.976	17.384.0	38.445.3	-21.061.3	77.8	-0.1
1.977	22.829.9	36.939.2	-14.109.3	43.7	-43.8
1.978	25.261.0	37.924.4	-12.663.4	32.8	-24.1

De 1.960 a 1.965 sólo fletes marítimos. De 1.966 en adelante, incluye también la cuenta "otros transportes".

FUENTE: Ministerio de Comercio. ANAVE y elaboración propia.

CUADRO XIII

PASAJES MARITIMOS 1.960-1.978 (en millones de Pesetas corrientes)

<u>AÑOS</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>GASTOS</u>	<u>SALDOS</u>
1.960	228,6	--	+ 228,6
1.961	204,6	--	+ 204,6
1.962	146,4	21	+ 125,4
1.963	132,0	30,0	+ 102,0
1.964	93,6	6,0	+ 87,6
1.965	124,2	32,4	+ 91,8
1.966	184,2	50,4	+ 133,8
1.967	165,5	137,5	+ 28,0
1.968	278,6	70,7	+ 207,9
1.969	308,7	133,7	+ 175,0
1.970	282,1	214,2	+ 67,9
1.971	319,8	209,9	+ 109,9
1.972	226,3	230,9	-4,6
1.973	191,6	208,5	-16,9
1.974	394,6	11,6	+ 286,0
1.975	256,6	81,3	+ 445,3
1.976	211,2	134,0	+ 77,2
1.977	202,2	75,7	+ 126,5
1.978	191,6	408,5	-216,9

FUENTE: Ministerio de Comercio y Turismo y e.p.

CUADRO XIV
 EVOLUCION DE LA BALANZA DE FLETES MARITIMOS DE MERCANCIAS EN CONCEPTOS
 DE "FLETES MARITIMOS DE EXPORTACION" (1)

AÑOS	INGRESOS	PAGOS	SALDO
1.972	1.531	181	1.350
1.973	1.944	168	1.776
1.974	4.094	144	3.950
1.975	3.382	159	3.223
1.976	4.495	225	4.270
1.977	6.095	363	5.712
1.978		570	6.455

FUENTE: S.E.T., en base a los datos del Código Estadístico del Banco de España.

(1) Equivalente a la partida 03.01.01 de los Códigos Estadísticos del Banco de España-

CUADRO XV

EVOLUCION DE LA BALANZA DE FLETES MARITIMOS DE MERCANCIAS EN CONCEPTO DE
"FLETES MARITIMOS DE IMPORTACION" (1)

(millones de pesetas)

AÑOS	INGRESOS	PAGOS	SALDO
1.972	2.160	1.539	621
1.973	3.052	1.951	1.101
1.974	4.359	2.894	1.465
1.975	5.082	3.973	1.109
1.976	6.502	5.250	1.252
1.977	11.535	8.636	764
1.978	11.535	9.353	2.182

FUENTE: S.E.T., en base a los datos del Código Estadístico del Banco de España.

(1) Equivalente a la partida 03.01.00 de los Códigos Estadísticos del Banco de España.

CUADRO XVI

EVOLUCION DE LA BALANZA OTROS FLETES. (TRANSITOS, SERVICIOS COMO TERCERA BANDERA) (1)

(En millones de pesetas)

AÑOS	INGRESOS	PAGOS	SALDO
1.972	3	13	- 10
1.973	16	23	- 7
1.974	11	88	- 77
1.975	32	57	- 25
1.976	9	66	- 57
1.977	25	69	- 44
1.978	21	85	- 64

428

FUENTE: S.E.T., en base a los datos del Código Estadístico del Banco de España.

(1) Equivalente a la partida 03.01.02, de los Códigos Estadísticos del Banco de España.

CUADRO XVII

EVOLUCION DE COMBUSTIBLE PARA NAVIOS

(Millones de pesetas)

<u>AÑOS</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>PAGOS</u>	<u>SALDO</u>
1.972	5.742	1.689	4.053
1.973	6.693	2.072	4.621
1.974	8.896	2.909	5.987
1.975	10.715	3.901	6.814
1.976	11.545	4.536	7.009
1.977	15.304	5.912	9.392
1.978	18.508	7.344	11.164

FUENTE: Código Estadístico del Banco de España

CUADRO XVIII
EVOLUCION DE "ESCALAS PARA NAVIOS" (Millones de pesetas)

<u>AÑOS</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>PAGOS</u>	<u>SALDO</u>
1.972	2.025	850	1.175
1.973	1.861	918	943
1.974	5.506	2.213	3.293
1.975	5.349	3.063	2.286
1.976	6.208	3.239	2.969
1.977	9.463	4.772	4.691
1.978		5.097	4.043

Fuente: Código Estadístico del Banco de España.

CUADRO XIX EVOLUCION DE LAS REPARACIONES DE BUQUES (Millones de pesetas)

<u>AÑOS</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>PAGOS</u>	<u>SALDO</u>
1.972	1.415	580	+ 835
1.973	1.764	550	+ 1.214
1.974	3.073	788	+ 2.285
1.975	2.393	750	+ 1.643
1.976	1.899	601	+ 1.298
1.977	2.626	1.359	+ 1.267
1.978	2.472	1.953	+ 519

FUENTE: Estimación propia en base a datos de Construnaves.

CUADRO XX EVOLUCION DE SEGUROS ADSCRITOS AL TRANSPORTE MARITIMO

(Millones de pesetas)

AÑOS	Primas de Seguros		Indemnizaciones		Total Seguros	
	Ingr.	Pagos	Ingr.	Pagos	Ingr.	Pagos
		Saldo		Saldo		Saldo
1.972	361	2.444	302	72	663	2.516
1.973	411	3.035	314	102	725	3.137
1.974	580	4.561	471	101	1.051	4.762
1.975	674	4.314	318	171	992	4.485
1.976	815	4.812	338	88	1.153	4.900
1.977	1.240	4.966	669	114	1.909	5.080
1.978	1.544	5.285	836	123	2.380	5.408

FUENTE: Elaboración propia

CUADRO XXI
EVOLUCION DE COMISIONES Y DERECHOS PARA EL TRANSPORTE MARITIMO

(Millones de pesetas)

AÑOS	INGRESOS	PAGOS	SALDO
1.972	607	1.048	- 441
1.973	1.154	1.468	- 314
1.974	1.627	2.220	- 539
1.975	2.990	3.146	- 156
1.976	3.740	5.290	- 1.550
1.977	6.292	12.818	- 6.526
1.978	4.623	13.761	- 9.138

433

FUENTE: Elaboración propia en base a los datos del Código Estadístico del Banco de España.

CUADRO XXII

EVOLUCION DE LA BALANZA DE OTROS GASTOS CONEXOS EN EL
TRANSPORTE MARITIMO (Millones de pesetas)

<u>AÑOS</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>PAGOS</u>	<u>SALDO</u>
1.972	31	152	- 121
1.973	19	205	- 186
1.974	16	229	- 213
1.975	22	337	- 315
1.976	21	321	- 300
1.977	15	476	- 461
1.978	27	442	- 415

434

^ FUENTE: S.E.T. en base a los datos del Código Estadístico del Banco de España

CUADRO XXIII
EVOLUCION DE LOS INGRESOS POR TRANSPORTES INCORPORADOS A LAS
EXPORTACIONES ESPAÑOLAS (Millones de pesetas)

AÑOS	Valor de las exportaciones FOB	MODOS DE TRANSPORTE				Total
		Marítimo (0.58%)	Carratera (3.20%)	Ferrocarril (0.62%)	Aéreo (0.24%)	
1.972	252.748	1.466	8.088	1.567	607	11.728
1.973	313.481	1.818	10.031	1.944	752	14.545
1.974	417.743	2.423	13.368	2.590	1.003	19.384
1.975	448.224	2.600	14.343	2.779	1.076	20.798
1.976	601.508	3.489	19.248	3.729	1.444	27.910
1.977	800.341	4.642	25.611	4.962	1.921	37.136
1.978	1.028.714	5.967	32.919	6.378	2.469	47.733

FUENTE: S.E.T.

CUADRO XXIV DISTRIBUCION POR MODOS DE TRANSPORTE DE LOS INGRESOS POR GASTOS
EXTERIORES DEL TURISMO EXTRANJERO (Millones de Pesetas)

AÑOS	Marítimo (5.0%)	Carreteras (52.7%)	Ferrocarril (6.1%)	Aéreo (26.2%)	Total (100%)
1.972	434	5.446	530	2.276	8.686
1.973	512	6.417	624	2.681	10.234
1.974	496	6.219	604	2.599	9.918
1.975	540	6.766	658	2.828	10.792
1.976	559	7.011	682	2.930	11.182
1.977	846	10.603	1.012	4.430	16.911
1.978	1.125	14.101	1.372	5.893	22.491

FUENTE: S.E.T.

CUADRO XXV

BALANZA DE PAGOS DE EQUIPO DE TRANSPORTE MARITIMO

(Millones de pesetas)

<u>AÑOS</u>	<u>INGRESOS (1)</u>	<u>PAGOS (2)</u>	<u>SALDOS</u>
1.972	16.087	976	+15.111
1.973	15.332	1.284	+14.048
1.974	22.330	2.080	+20.250
1.975	23.204	3.765	+19.439
1.976	29.343	1.749	+27.593
1.977	24.245	1.184	+23.061
1.978	15.757	768	+14.989

FUENTE: S.E.T.

(1) Se corresponde con las exportaciones en valores FOB

(2) Se corresponde con las importaciones en valores FOB

CUADRO XXVI IMPORTACIONES. EQUIPO DE TRANSPORTE

(Millo

Datos de Comercio Exterior de Equipo para e

A R O S.	1.972		1.973		1.974	
A.1. Equipos Completos	CIF	FOB	CIF	FOB	CIF	FOB
1. Barcos cisterna. Incluso los mixtos para carga seca y líquido.	-	-	-	-	-	-
2. Otros barcos	14,6	13,2	148,3	134,2	543,3	49
3. Remolcadores	-	-	-	-	-	-
<u>TOTAL A.1.</u>						
<u>Equipos completos</u>	14,6	13,2	148,3	134,2	543,3	49
A.2. Motores						
1. Motores de barco	1064,3	963,2	1.269,6	1.149,3	1.752,4	1.58
<u>TOTAL A.2.</u>						
Motores	1064,3	963,2	1.269,6	1.149,3	1.752,4	1.58
<u>TOTAL GENERAL.</u>						
(A.1. + A.2.)	1078,9	976,4	1.417,9	1.283,5	2.295,8	2.01

FUENTE: Dirección General de Aduanas

nro de puestas)

1 Transporte Marítimo

	1.975		1.976		1.977		1.978	
	CIF	FOB	CIF	FOB	CIF	FOB	CIF	FOB
	-	-	-	-	-	-	-	-
2,3	753,4	696,5	378,4	349,9	4,3	4,0	5,0	4,7
	12,8	11,6	-	-	-	-	-	-
2,3	766,2	708,1	378,4	349,9	4,3	4,0	5,0	4,7
18,0	3.307,1	3.056,4	1.513,1	1.399,2	1.267,1	1.179,7	819,5	763,0
18,0	3.307,1	3.056,4	1.513,1	1.399,2	1.267,1	1.179,7	819,5	763,0
10,3	4.073,3	3.764,5	1.891,5	1.749,1	1.271,4	1.183,7	824,5	767,7

CUADRO XXVII EXPORTACIONES EQUIPO DE TRANSPORTE
(Millones de pesetas)

AÑOS		1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	1.977	1.978
Datos de Comercio Exterior de equinos para el Transporte Marítimo								
A.1. Equinos completos								
1. Barcos cisternas								
para carga seca y líquida								
	4.090,6	7.155,5	8.860,1	7.241,2	8.946,6	711,2	1.892,3	
2. Otros barcos	11.838,3	3.142,9	17.437,9	15.860,9	20.394,9	23.286,3	13.494,9	
3. Remolcadores	152,2	29,3	---	46,0	---	---	298,3	
TOTAL A.1. Equinos completos	16.081,1	15.327,7	22.298,0	23.148,1	29.341,5	24.037,5	15.685,5	
A.2. Motores								
1. Motores de barco								
	5,9	4,1	55,6	55,6	---	207,4	71,9	
TOTAL A.2. Motores	5,9	4,1	55,6	55,6	---	207,4	71,9	
TOTAL GENERAL (A.1. + A.2.)	16.087,0	15.331,8	22.353,6	23.203,7	29.341,5	24.244,9	15.757,4	

FUENTE: Estadísticas de la Dirección General de Aduanas

CUADRO XXVIII BALANZA DE EXPLOTACION DE EQUIPOS DE TRANSPORTE 1.978
(Millones de pesetas)

<u>A. Transporte Marítimo</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldos</u>
1. Partes y Repuestos	9,5	5,3	+ 4,2
2. Consumo de Energía	855,0	29.495,0	-28.640,0
Subtotal	864,5	29.500,3	-28.635,8
<u>B. Transporte por Carretera</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldos</u>
1. Partes y Repuestos	29.906,4	23.170,8	+ 6.735,6
2. Consumo de Energía	1.847,0	63.713,0	-61.866,0
Subtotal Transporte Carretera	31.753,4	86.883,8	-55.130,4
<u>C. Transporte por Ferrocarril</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldos</u>
1. Partes y Repuestos	993,7	365,8	+ 627,9
2. Consumo de Energía	179,0	6.184,0	-6.005,0
Subtotal Transporte Ferrocarril	1.172,7	6.549,8	-5.377,1

FUENTE: S.E.T.

CUADRO XXIX

DISTRIBUCION DE LAS IMPORTACIONES DE PRODUCTOS PETROLIFEROS POR CONSUMO DE
TRANSPORTE (Millones de pesetas. Valores FOB)

<u>AÑOS</u>	<u>MARITIMO</u>	<u>CARRETERA</u>	<u>FERROCARRIL</u>	<u>AEREO</u>	<u>TOTAL</u>
1.972	4.237	9.152	888	2.181	16.458
1.973	5.008	10.819	1.050	2.578	19.455
1.974	16.268	35.141	3.411	8.373	63.193
1.975	17.184	37.122	3.603	8.845	66.754
1.976	24.516	52.960	5.140	12.619	95.235
1.977	27.973	60.427	5.865	14.398	108.663
1.978	29.495	63.713	6.184	15.182	114.574

FUENTE : S.E.T.

CUADRO XXX

BALANZA DE MATERIALES Y EQUIPOS DESTINADOS A LA CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA

DE TRANSPORTE (Millones de pesetas) Año 1.978

	Ingresos	Pagos	Saldo
A.1. Material de Construcción	603,8	10,1	+ 593,7
A.2. Asfaltos y Alquitranes	164,8	34,3	+ 130,5
A.3. Pólvera y Explosivos	4,6	2,3	+ 2,3
A.4. Maquinaria para obras de infraestructuras.	181,8	211,8	- 40,0
A.5. Diques flotantes, boyas y similares	10,0	38,0	- 28,0
TOTAL Sub-Balanza A.	965,0	306,5	+ 658,5

FUENTE: S.E.T.

CUADRO XXXI BALANZA DE FLETES MARITIMOS EN 1.977 Y 1.978

	<u>Millones de pesetas</u>		<u>Composición %</u>	
	<u>1.977</u>	<u>1.978</u>	<u>1.977</u>	<u>1.978</u>
<u>PAGOS</u>				
1.- Fletes petróleo en buques extranjeros	3.500,0	1.194,5	9,5	3,2
2.- Fletes importaciones otras mercancías en buques extranjeros	30.757,3	34.011,4	83,3	89,7
3.- Otros fletes marítimos	381,5	569,6	1,0	1,5
PAGOS FLETES MERCANCIAS	34.640,8	35.775,5	93,8	94,3
4.- Otros transportes (fletamentos a plazo incluidos)	2.298,4	2.148,9	6,2	5,7
TOTAL PAGOS	36.939,2	37.924,4	100,0	100,0
<u>INGRESOS</u>				
1.- Fletes exportación en buques nacionales	10.706,4	12.040,6	46,9	47,7
2.- Otros fletes marítimos	6.095,0	7.024,5	26,7	27,8
INGRESOS FLETES MERCANCIAS	16.801,4	19.065,1	73,6	75,5
3.- Otros transportes (fletamentos a plazo incluidos)	6.028,5	6.195,9	26,4	24,5
TOTAL INGRESOS	22.829,9	25.261,0	100,0	100,0
SALDO BALANZA DE FLETES MARITIMOS EN 1.978	-14.109,3	-12.663,4		

FUENTE: ANAVE y elaboración propia.

CUADRO XXXII-A

EVOLUCION DE ALGUNOS COMPONENTES DE LA BALANZA DE FLETES (Fletamentos e importación de algunas mercancías en buque extranjero) 1.975-1.978. (En millones de dólares)

	1.978	1.977	1.976	1.975
Fletamentos para importaciones de grano	--	--	--	7,7
Fletamentos por tiempo para importaciones de butano		1,5	--	--
Fletamentos de buques en viajes sucesivos y por tiempo	20,7	23,5	22,8	22,2
TOTAL FLETAMENTOS	20,7	25,0	22,8	29,9
Importación y cabotaje de petróleo crudo y derivados en viajes sueltos	48,3	69,1	60,5	96,1
Importación de Butano Propano	21,2	4,5	3,3	--
Importación de mercancías de Comercio de Estado	8,1	13,0	n.d.	n.d.
TOTAL SALIDAS	98,3	111,6	86,6	126,0
Fletamento de buque nacionales de carga seca en el extranjero	22,5	26,9	28,0	33,7
Fletamento Petroleros al exterior	29,2	23,9	--	--
Fletamento Butaneros al exterior	2,0	1,6	--	--
	53,7	52,4	28,0	33,7
DEFICIT	44,6	59,2	58,6	92,3

FUENTE: D.G.de TT Marítimos. Sexta Sección. Memoria de actividades

CUADRO XXXII-B VALORES EN MILLONES DE PTS

AÑOS	1.978	1.977	1.976	1.975
Fletamentos	1.586	1.899	1.525	1.716
Importaciones petróleo crudo	3.703	5.242	4.048	5.517
Importación Butano-Propano	1.618	342	221	---
Importaciones Comercio Estado	621	988	---	---
TOTAL SALIDAS	7.536	8.471	5.794	7.233
TOTAL ENTRADAS FLETAMENTOS	4.117	3.981	1.873	1.935
SALDO	-3.419	-4.490	-3.921	-5.298
(Saldo Fletamento)	(+2.531)	(+2.598)	(+ 348)	(+219)

FUENTE: Elaboración propia sobre los datos del cuadro A.

C O N C E P T O S	Recopilación tradicional				Nueva Metodología							
					Balanza de Transp. en sentido se-				Balanza Global			
	Ingresos	Pagos	Saldo		Ingresos	Pagos	Saldo		Ingresos	Pagos	Saldo	
1.- Balanza Comercial	--	--	--		--	164.139	(-) 164.139		159.996	164.134	(-) 4.147	
2.- Balanza de Servicios												
Servicios de Transporte	73.132	51.648	+ 19.504		80.327	53.302	(+) 25.026		80.327	55.302	(+) 25.026	
Servicios Anexos	57.250	45.914	+ 11.336		49.395	47.177	(+) 2.218		49.395	47.177	(+) 2.218	
Servicios Indirectos	--	--	--		70.224	--	(+) 70.224		70.224	--	(+) 70.224	
Rentas de capital	--	--	--		--	30.642	(-) 30.642		--	30.642	(-) 30.642	
Total N. Servicios	130.402	99.562	+ 30.840		199.947	131.121	(+) 66.826		199.947	131.121	(+) 66.826	
3.- Transferencias	--	--	--		--	--	--		--	--	--	
4.- Total Balanza por Cuenta Corriente	130.402	99.562	+ 30.840		199.947	397.260	(-) 97.313		399.943	397.260	(+) 62.683	

FUENTE: S.E.T.

CUADRO XXXIV BALANZA POR CUENTA CORRIENTE DEL SECTOR TRANSPORT

Balanza estricta de Transporte. Año 1

CONCEPTOS	Transporte Marítimo			Transporte por carretera		
	Ingres.	Pagos	Saldo	Ingres.	Pagos	Saldo
A. Balanza Comercial						
A.1. Equipos de Transporte (Balanza IV.3.)	--	768	- 768	--	15.455	- 15.455
A.2. Materiales y Equipos para Construcción de Infraestructuras. (B.IV.5.)	--	306	- 306	--	3.861	- 3.861
A.3. Explotación de Equipos de Transporte. (Balanza IV.5.)	--	29.500	-29.500	--	86.884	- 86.884
TOTAL BALANZA COMERCIAL A.	--	30.574	-30.574	--	106.200	-106.200
B. Balanza de Servicios						
B.1. Servicios Transporte IV.1	25.305	37.070	-11.764	11.95	4.849	10.101
B.2. Servicios Anexos IV.2	37.150	34.005	3.145	4.28	6.956	- 2.676
B.3. Servicios Indirectos IV.7	7.092	--	7.092	47.0	--	47.0
B.4. Rentas de Capital IV.6.	--	--	--	--	18.487	-18.487
TOTAL BALANZA SERVICIOS (B.1. + B.2. + B.3. + B.4.)	69.547	71.075	- 1.527	66.23	30.292	35.937
C. Transferencias	--	--	--	--	--	--
BALANZA ESTRICTA DEL TRANSPORTE POR CUENTA CORRIENTE (A + B + C)	69.547	101.649	-32.101	66.23	136.492	-70.262

FUENTE: S.E.T.

E

.078 (millones de pesetas)

Año	Transpo. por ferrocarril			Transporte Aéreo			Total Balanza de Transp.		
	Ingres.	Pagos	Saldo	Ingres.	Pagos	Saldo	Ingres.	Pagos	Saldo
1955	--	987	- 987	--	1.359	- 1.359	--	18.569	- 18.569
1961	--	1.243	- 1.243	--	167	- 167	--	5.577	- 5.577
1964	--	6.550	- 6.550	--	17.059	- 17.059	--	139.993	- 139.993
1966	--	8.780	- 8.780	--	18.585	- 18.585	--	164.139	- 164.139
1975	3.676	408	2.268	36.422	12.975	23.447	80.327	55.302	25.026
1972	727	147	580	7.234	5.169	2.065	49.395	47.177	2.218
1970	7.750	--	7.750	8.338	--	8.338	70.224	--	70.224
1967	--	10.655	- 10.655	--	1.500	- 1.500	--	30.642	- 30.642
1966	12.153	11.210	943	51.994	19.644	32.350	199.947	133.121	66.826
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1964	12.153	19.990	- 7.837	51.994	38.229	13.765	199.947	297.160	- 97.213

CUADRO XXXV BALANZA DE SERVICIOS ANEXOS AL TRANSPORTE AÑO 1.978

A.-BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO (#)

	Ingresos	Pagos	Saldo
A.1. a) Combustibles	18.508	7.344	11.164
A.1. b) Escalas	9.140	5.097	4.043
A.2. Reparaciones	2.472	1.953	519
A.3. a) Primas de seguro	1.544	5.285	(-) 3.741
A.3. b) Indemnizaciones	836	123	713
A.4. Comisiones y Dchos.	4.623	13.761	(-) 9.138
A.5. Otros gastos conexos	27	442	(-) 415
A. TOTAL BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO	37.150	34.005	3.145

450

FUENTE: S.E.T.

(*) Valores en millones de pesetas

CUADRO XXXVI BALANZA DE EQUIPOS DE TRANSPORTE AÑO 1.978

BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO (#)

	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldo</u>
A.1. Equipos completos	15.686	5	15.681
A.2. Motores	72	763	- 691
<u>A. TOTAL BALANZA DE TRANSPORTE</u>			
<u>MARITIMO</u>	15.758	768	14.990

451

FUENTE: S.E.T.

(*) Valores en millones de pesetas

CUADRO XXXVII
BALANZA DE MATERIALES Y EQUIPOS DESTINADOS A LA CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE AÑO 1.978

<u>BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO (*)</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldo</u>
A.1. Cementos y Arenas	604	10	594
A.2. Alquitrans	165	34	131
A.3. Explosivos	5	2	3
A.4. Maquinaria	182	212	(-)40
A.5. Diques Flotantes, etc.	10	38	(-)28
<u>A. TOTAL BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO</u>	<u>966</u>	<u>306</u>	<u>660</u>

FUENTE: S.E.T.

(*) Valores en millones de pesetas

CUADRO XXXVIII

BALANZA DE EXPLOTACION DE EQUIPO DE TRANSPORTE AÑO 1.978

<u>BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO (*)</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldo</u>
A.1. Partes y Repuestos	10	5	5
A.2. Consumo de Energia	855	29.495	(-)28.635
<u>A. TOTAL BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO</u>	865	29.500	(-)28.635

453

FUENTE: S.E.T.

(*) Valores en millones de pesetas

CUADRO XXIX
BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO (*)

<u>A.1. Mercancias</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldos</u>
a) Por importaciones	11.671	33.045	(-) 21.374
b) Por exportaciones	7.151	2.012	(+) 5.139
c) Por tránsitos	96	304	(-) 208
TOTAL mercancias A.1.	18.918	35.361	(-) 16.443
<u>A.2. Pasajeros</u>			
a) Pasajes en líneas regulares	192	265	(-) 53
b) Pasajes de "crucero"	--	163	(-) 163
TOTAL Pasajes A.2.	192	408	(-) 216
<u>A.3. Fletamentos a plazo</u>	6.196	1.301	(+) 4.895
A. TOTAL BALANZA DE TRANSPORTE MARITIMO	25.306	37.070	(-) 11.764

FUENTE: S.E.T.

(*) Valores en millones de pesetas

CUADRO XL

ESTADO BASE PARA LA DETERMINACION DE LA BALANZA DE FLETES Y PASAJES MARITIMOS 1.964

<u>FLETES POR</u>	<u>Ingresos</u>	<u>Pagos</u>	<u>Saldo</u>
IMPORTACIONES	4.319	14.753	- 10.434
EXPORTACIONES	876	9.759	- 8.883
TOTAL (en pesetas)	5.195	24.512	- 19.317
(en \$)	(86,58)	(408,50)	(-321,95)
(Mo. de Comercio en \$)	27,08	105,95	- 78,87
<u>PASAJEROS</u>			
Des.	251	579	- 328
Emb.	1.150	413	+ 737
TOTAL	1.401	992	+ 409
(en \$)	(23,35)	(16,5)	(+ 6,82)
(Mo. de Comercio en \$)	1,56	0,10	+ 1,46

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de "Estadística de Fletes...." D.G. Aduanas. 1.964.

CAPITULO VII LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL.1.- NUMERO, TAMAÑO, GRADO DE CONCENTRACION.

Si la información accesible sobre otros apartados estudiados en este trabajo se ha mostrado deficiente, la correspondiente al presente supera con mucho tal deficiencia. Por no existir, no existen datos sobre el número de empresas del sector, los tráficos a que se dedican e, incluso, la relación alfabética de armadores publicada anualmente por la Secretaría de la Marina Mercante no ha recibido el mínimo "tratamiento" de la suma para obtener las cifras de cada año; ha de ser el propio lector quien sume (cuidando de no retirar algunos nombres duplicados) el número de aquéllos.

Computando los armadores dedicados a transporte con los de embarcaciones auxiliares y recreo, el total ascendía en 1.950 a 237, 364 en 1.960, 450 en 1.965, 405 en 1.970, 390 en 1.973 y 417 en 1.978; aún cuando la agregación es mucha y las variaciones puedan, en consecuencia, deberse a cualquiera de los componentes, en una primera aproximación puede aceptarse que en la década del cincuenta se produce el salto más importante en el número de empresas, más del 50% frente al 11% en la del sesenta; en concreto, y en base a la misma fuente, salvo error u omisión, el mayor de los aumentos en el número de armadores se habría producido entre los años 1.950 y 1.955 porque en la Lista Oficial de Buques de este año aparecen ya 337 armadores para el colectivo a que nos referimos (1).

Para conocer el número de armadores dedicados al transporte hay que apelar a distintas fuentes, ninguna de las cuales resulta completa; las más útiles son las de armadores asociados a OFICEMA y las cifras ofrecidas de 1.964 a 1.969 por el INE (2); fuera de éstas existen algunas referencias para años concretos que se reseñan junto a las cifras oficiales citadas en el cuadro I. El panorama como puede verse, es desolador por la fuerte discrepancia entre unas cifras y otras, resultando difícil el establecimiento de comparaciones y tendencias. Con todo, puede afirmarse cierta estabilidad en el número de empresas en la década de los setenta y, apurando la capacidad informativa de los datos del INE y OFICEMA (esta asociación reunía a la gran mayoría de los buques de transporte propiamente dichos), podría llegar a hablarse incluso de una tendencia decreciente en el número de empresas directamente dedicadas al transporte marítimo en esas fechas.

Sobre la dimensión de las empresas hay que hacer la advertencia previa de las limitaciones que entraña una información globalizada en un sector donde existe una flota petrolera cuyo tonelaje (si es éste el indicador que se utiliza) nada tiene que ver con el de otros segmentos (como el de la flota de cabotaje, línea regular, etc.); del mismo modo que no tiene mucho sentido (o éste es muy limitado) hablar de buques en términos generales con la diferencia de significado que tiene para los subsectores. De ahí que sea útil la desagregación en grupos más homogéneos (petroleros, graneleros, línea regular) o, si se intenta una aproximación general, combinar los valores obtenidos

con arreglo al tonelaje con los de número de buques.

La comparación de los datos obtenidos en los cuadros II y III permite apreciar en primer lugar la enorme diferencia de dispersión de nuestras empresas y las de otros países; las españolas con un tonelaje medio de la quinta parte del de las navieras alemanas, con un número tres veces mayor para un tonelaje total de la mitad, y concentradas en los tamaños menores hasta el punto que el 78,5% son empresas de menos de 5.000 TRB (256) que poseen (409 buques) el 49,5% de los buques y - - (252.714 TRB) sólo el 8,3% del tonelaje total, mientras que las alemanas poseen en ese estrato de tamaño sólo el 25% de las navieras, que representan el 1,2% del número de buques.

Para primeros de 1.970, el INE ofrecía una - distribución de las empresas navieras que aparece en el cuadro IV y que pone de manifiesto la concentración en los estratos de menor número de buques (el 56% de las empresas tenían dos buques o menos), pero dicho cuadro no nos permite más que aproximadamente confrontar nuestra situación con la de los armadores alemanes (su primer estrato lo forman sólo los armadores con un sólo buque, mientras que el nuestro comprende a las navieras con uno o dos).

La situación de "atomización" mejoró algo en el transcurso de la segunda mitad de los sesenta, coincidiendo con la etapa de renovación de la Marina Mercante porque frente a esos datos presentados anteriormente, cinco años antes el cuadro era bastante peor:

- En 1.966, cuadro V, ese estrato de menos de 5.000 TRB representaba el 84% de las empresas (recuérdese que en 1.971 era el 78%) con el 13% del tonelaje y el 51% de los buques de transporte.

- En 1.964, el estrato de empresas con dos buques o menos presentaba el 67%, cuadro VI.

Los valores a 31-12-1975, no son nada sustancialmente distinto ni siquiera con relación a 1.966; en efecto, el colectivo de menos de 10.000 TRB, que en 1.966 representaba - el 91,8% de las empresas, ahora representará el 85% y, si equivale entonces al 63% de los buques y el 21% de tonelaje, ahora lo será del 54% y 22% respectivamente, véase cuadro VII.

En el examen de la concentración suele tomarse como elemento de juicio, aquí como en otros sectores, la participación en el producto que corresponde a las primeras empresas. Un sucedáneo del producto que, a diferencia de él, resulta accesible, es el tonelaje que poseen esas empresas (3). Sin embargo, desde el momento en que se produce el fuerte desarrollo de las flotas petroleras, este indicador se ve profundamente alterado en función del peso relativo de esa flota en cada bandera. - Esta es una de las explicaciones de los aparentemente contradictorios resultados a que se llega a través del análisis "convencional" de la concentración, como se hace en el cuadro VIII. En él aparece un descenso progresivo de la misma a partir de 1.950 que se acelera en los últimos años setenta. ¿Significa eso que ha descendido el grado de concentración del sector?: no neces-

riamente, como podremos observar; pero añadamos un elemento más; ni siquiera considerando el número de buques correspondiente a las grandes empresas extraeremos conclusiones de aumento de la concentración; las cinco primeras empresas poseían en 1.950, 167 buques, el 33% de la flota, que pasarían a ser el 21% (169) 17% (143) y 13,5% (117) en los años 1.960, 1970 y 1978 respectivamente (4).

Con esas observaciones a tener en cuenta, la concentración del sector en España, lejos de ser inferior a la de los demás países, presenta resultados singulares en el vértice superior. Las diez primeras empresas españolas controlaban un porcentaje del tonelaje total nacional superior al de la mayoría de los países de nuestro entorno, véase el cuadro IX. En verdad que con ello no queda resuelto problema alguno porque el mercado es precisamente internacional (con lo que de poco vale un alto valor interior si en relación a ese mercado es poco elevado y nuestras empresas hubieran de competir en él) y el tonelaje medio de esas empresas españolas es muy reducido en comparación con sus similares extranjeras; menos de la cuarta parte de las noruegas, menos de la mitad de las francesas, etc.

En consecuencia puede afirmarse que el proceso español ha tenido como característica el mantenimiento de un elevado grado de atomización empresarial a la par que no ha registrado un aumento de la concentración en la cúspide de las grandes empresas. Todo ello en términos de tonelaje. Pero este indicador manifiesta precisamente su insuficiencia en el momento en que varía cualitativamente la composición de la flota de mane

ra que los segmentos de la misma de tonelaje gigante (petroleros y graneleros) pasan a ocupar un puesto en la flota reciente que no tuvieron antes. Esta situación lleva a la búsqueda de otros índices alternativos como ingresos por navieras, pero esa información la veremos al final. En su defecto habrá que definir el estado del tema de forma indirecta y aproximada, como intentaremos realizar a través del análisis de los distintos subsectores (5).

La "atomización empresarial" constituirá una de las constantes del desarrollo de la Marina Mercante y viene a ser otra de las ideas repetidas hasta la saciedad y muy poco transformadas. Aún cuando el buque es la unidad básica en el análisis económico del sector porque las economías de los llamados - costes de estructura son muy escasas, la trascendencia de la dimensión de las empresas es grande pues repercute directamente en su capacidad de endeudamiento, y porque habitualmente a unas mayores dimensiones suele acompañar una organización más eficiente y una mayor capacidad de actuación.

Conviene no obstante separar el tema de la - atomización del de la concentración porque, aunque parezca ocioso manifestarlo, normalmente se han "metido en el mismo saco" como atributos del sector español, cuando la realidad como se verá que fue y es bien distinta.

La búsqueda de la mejora de dimensión (mayor) de las navieras es una característica de la política económica - de la década de los sesenta que la presentará asociada generalmente a los programas de crédito naval (véase allí). El II Plan

de Desarrollo volverá sobre el tema, y lo mismo hará el III Plan. Las declaraciones de los altos cargos de la Administración no es catimarán palabras sobre la seriedad de las asociaciones de em--presas (6) e incluso los armadores enarbolarán verbalmente esa -bandera (7). Los logros no acompañaron a tantos "esfuerzos" a -pesar de que las palabras se materializaron en apoyos de crédito naval y más recientemente, en la declaración de interés preferente, además de los estímulos "ordinarios" que recoge el Decreto -2910/71 de 25 de noviembre sobre beneficios fiscales a operaciones de integración. La significación de un sector atomizado como el español no reduce un solo ápice la responsabilidad de la -Administración porque se trata de la proliferación desmedida de pequeñas empresas (más ineficientes que la media) que si sobreviven es debido a un sistema tolerante e incluso potenciador del alargamiento indefinido de la vida de los buques o de la persistencia de empresas marginales gracias a mecanismos de protección. Tradicional y generalmente suelen situarse en tráficos menores y más concretamente en el cabotaje. Si se tiene en cuenta la disciplina que sufre este subsector por su pérdida de "valor-tráfico" y por la propia política de apoyo a los modos con él competidores, se comprenderá la difícil situación de estas empresas y -la protección que debe conllevar el sistema que las permite mantenerse vivas. Adicionalmente, la conflictividad más intensa de estas empresas (que sufren más los costes portuarios, los de tripulación, etc.) es utilizada para el logro de rentas diferenciales por parte de las empresas mayores a través de la oposición a cualquier innovación que pudiera atentar contra su supervivencia:

las empresas más ineficientes limitan el mínimo flete oficial, -
 las empresas pequeñas crean un clima de impago y necesidad de -
 moratoria, etc.

El mismo Director de la Oficina Central Marítima se refería en 1.970 a la importancia del problema de la proliferación de empresas pequeñas citando que a fines de 1.969 había sólo once empresas con más de 100.000 TPM, 34 entre 10 y 100 mil y 250 con menos de 10.000 TPM, para, a continuación, reflexionar: " ... es posible que esta atomización empresarial fuera fomentada por la Ley de Protección de 1.956 que permitió la concurrencia con ánimo especulativo, sin ventajas para las empresas con experiencia" (8).

2.- RELACIONES DE LAS NAVIERAS CON OTROS SECTORES.

Las relaciones de integración, vertical y horizontal, son muy frecuentes e importantes en el sector. A continuación intentaremos describir algunas vinculaciones referidas a 1.975 (9); los números entre paréntesis que aparecen en los gráficos se refieren a las personas comunes cuya relación personal figura al final.

Antes de entrar en materia es bueno hacer una observación; las relaciones que aquí se intentan mostrar son sólo una parte de las existentes y el hecho de su difícil prueba documental no debe impedir consignar la existencia de otras tanto importantes, actuales y ostentosas; entre éstas -alguna de las cuales se citará- se encuentra la coincidencia en varios de los

mayores navieros de su condición de propietarios inmobiliarios junto a aquella actividad, en muchos de estos supuestos se trata de traslaciones de inversiones de ínfima rentabilidad social. - Al lado de éstas hay también inversiones en otras ramas de actividad que suponen detracciones de recursos del negocio marítimo (10).

- Familia FIERRO (gráfico 1); sus navieras principales son la N. FIERRO y la participación decisiva que poseía en la Cía. TRASATLANTICA en la que le cupo una gran parte de la responsabilidad sobre el estado en que se encontraba cuando pasó a manos del Estado (11); como puede apreciarse posee una especial predilección por "operar" en relaciones cercanas a la Administración (CAMPSA, PETROLIBER, HISPANOIL, BUTANO).

- Grupo HIJOS DE TOMAS RUIZ DE VELASCO, con estrechas relaciones con los astilleros, será un grupo también de enorme peso dentro del sector (gráfico 2).

- Grupo AZNAR, de plásticas resonancias por el poder ostentado en la Asociación de Armadores, era seguramente el grupo más potente del sector del que parece querer desaparecer temporalmente; el grupo base estaba formado por la N. AZNAR, N. VASCONGADA y N. BILBAINA (gráficos 3 y 4).

- Otros grupos aparecen en los gráficos 5 y 6; en el primero ha de añadirse la relación de propiedad común de N. de CASTILLA y TRANSPORTES DE PETROLEOS, dos empresas de Ferrnando M^a de Pereda, vinculado al sector petrolero y hombre de relevancia en las altas instancias de la Administración (12), que tuvo su origen en el negocio del desguace de buques con elementos

en inmejorable estado que, así, no sufrían las barreras a la importación (13).

- En el gráfico 7 aparecen algunas de las relaciones localizables a través de consejeros comunes al sector mercante y "auxiliar de la navegación", al que ha de añadirse la relación de AUCONA con TRANSMEDITERRANEA, de la que es consignataria.

El tema de las relaciones con el sector auxiliar es especialmente importante por los datos no impresos de -- que se dispone no siempre (ni en la mayoría de los casos) se materializa en consejeros comunes. Brevemente descrito, se trata de la generalizada práctica de un importante sector del armamento español en situar el centro de sus negocios en actividades y empresas colaterales al negocio propiamente naviero y que van -- desde la consignación hasta otros tipos: pinturas, representación, etc. Es conocido --secreto a voces en el sector que se ha tenido ocasión de verificar personalmente-- la práctica de condonar a la naviera a unos resultados en el mínimo de supervivencia mediante pagos a empresas auxiliares de servicios valorados a -- precios irreales (precios de transferencia) que tiene en el negocio de las pinturas su ejemplo más "colorido" (14).

Importantes son también las relaciones entre las navieras y Banca privada, aún cuando los ejemplos sólo son -- apreciables --en términos de propiedad-- en las empresas mayores. En los gráficos 8 a 11 aparecen los mediadores en las relaciones interbancarias que recaen en la persona de navieros, y las relativas a empresas navieras y Banca privada. Esta, como se vé, --

mantiene estrechas relaciones con las navieras más importantes (15).

Con carácter complementario debe anotarse la relación estrecha y peculiar entre las navieras AZNAR, ARTOLA e YBARRA (16). El grupo CONTENEMAR tiene cierta imagen generalizada en el sector de ser uno de los más eficientemente gestionados; a su cabeza figuran representantes del Banco de Bilbao, Urquijo, el grupo RUIZ DE VELASCO y Andrés Seguí; cubre un área muy diversificada de servicios: contenedores a Canarias (CONTENEMAR) y Mediterráneo (MED LINES), contenedores transoceánicos -- (S.B.C. CONTAINER LINES), transportes especializados (TRANSPORTES NAVALES, "off-shore"), graneles (LINEAS ASMAR) y diversos -- (GIJONESA DE NAVEGACION, EQUIMAR con portacontenedores en cabotaje y transoceánico) (17).

La relación de navieras y astilleros, de los que han aparecido algunos ejemplos, se da también entre ASTILLEROS Y CONSTRUCCIONES Y EUROFLOT, (naviera ésta), astilleros CADAGUA y Marítima CADAGUA, astilleros DURO FELGUERA y naviera del mismo nombre, astilleros MURUETA y NAVIERA MURUETA; especialmente importante fue en la historia la relación entre el astillero UNION NAVAL DE LEVANTE y las empresas de navegación TRASATLANTICA y TRANSMEDITERRANEA (con tres consejeros comunes), la de N. BILBAINA, A.E.S.A. y JULIANA CONSTRUCTORA que, por otra parte, estaba relacionada también con la N. AZNAR. La importancia de esta relación en los años posteriores a 1.974 estriba en la presión que trasladan los astilleros -en situación de exceso de capacidad- sobre el sector transporte forzando su posición de com

pra de buques en momentos que el mercado no habría aconsejado - invertir; ésta será una componente importante de las construc-- ciones de los años de esa época (18).

Entre las relaciones peculiares de las empre- sas armadoras destacan las que mantienen con las compañías asegu- radoras, tema que reviste especial importancia por el peso que - los gastos de seguro tienen en los costes de explotación; la -- práctica habitual parece consistir en constituir una compañía - aseguradora (caso MARFLET), cuando se trata de navieras de cier- to tamaño, o de presiones que suelen ejercer los bancos en algu- nos casos para que se contraten las pólizas en sus Compañías (a cambio de contrapartidas crediticias); en la generalidad de los casos, las empresas de seguros españolas son meros intermedia-- rios de los grandes grupos aseguradores (Lloyd's), produciéndose sobreprecios como consecuencia de la cautividad existente en el mercado interior (19).

No existe una presencia especial del capital extranjero en este sector salvo a través de empresas mixtas (re- finería PETRONOR) dedicadas a la navegación para sus propias ne- cesidades; en este marco es destacable la participación de capi- tal extranjero de diversa procedencia en FLETAMENTOS MARITIMOS (40%) (20). La empresa Transportes, Aduanas y Consignaciones, pertenece a grupo Cross.

Uno de los grupos visitantes que llegan al - sector en la segunda mitad de los setenta consiste en aquellos buques procedentes de navieras que pertenecen o dependen direc- ta o indirectamente de los astilleros privados. De difícil pre

cisión global, pueden encontrarse sin embargo ejemplos suficientes en las navieras EUROFLOT y las del grupo de TRANSOCEANICA; - la primera, vinculada a Astilleros y Construcciones y a Astilleros del Atlántico, aparece con una flota extraordinariamente importante, ocho buques en total; la segunda -vinculada también a la Banca (Banco Occidental)-, con dieciocho buques. Se trata - fundamentalmente de dar salida al exceso de capacidad de los astilleros y de beneficiarse de las buenas condiciones de financiación.

Junto a los anteriores y como ellos, animados por las generosas condiciones de financiación oficial y de debilidad "obligada" de la Banca oficial se encuentra un grupo menor de armadores que podrían clasificarse -más allá de cualquier valoración subjetiva- como especuladores (21). En fin, añótase - también la presencia de dos navieras de reciente aparición (1973-75) propiedad del grupo RUMASA que operan en el tráfico protegido de importación de granos.

El desarrollo de la forma de sociedad anónima es relativamente reciente y se produce con el auge de la segunda mitad de los sesenta y siguientes; en 1.964, por ejemplo, sólo - el 45% eran de este tipo, mientras que en 1.969 ya sería casi el 60%, generalizándose en los setenta como forma hegemónica de sociedad (22).

La constitución de la mayoría de las empresas importantes se produjo hace muchos años (Aznar, 1.906, Vascongada, 1.899, Transmediterránea, 1.916, Trasatlántica, 1.850, etc.) pero en el caso de las recientes aquélla data de los primeros -

cuarenta, al calor, sin duda, de la Ley de Crédito Naval de 1.939 (N. Bilbaina, 1.942), al amparo de la Ley de Protección de 1.956 (N. Vizcaina, 1.956, N. Letasa, 1.958, próximos también al impacto de la subida de fletes de 1.956) o ya en la segunda mitad de los sesenta (23).

Uno de los aspectos en que se basará el desarrollo de una política marítima acorde -dentro de lo compatible con los intereses de otros grupos de presión, como los astilleros- con los deseos de los armadores, estribará en la presencia de influyentes personajes en los consejos de Administración de las sociedades anónimas. El fenómeno a que nos referimos no se refiere al caso de las empresas públicas que, por otra parte, -están repletas de ex-cargos públicos (en PETROLIBER estará desde el anterior Presidente del Gobierno, Adolfo Suarez, hasta un numeroso grupo de sus ministros, en ENPETROL estarán Cerón Ayuso, García Lomas, Lora Tamayo ...), sino a las empresas privadas. En efecto, y destacando aquellas empresas más dependientes de decisiones políticas, nos encontramos a Nieto Antúñez, Nicolás Franco y Juan March -como propietarios-, en el Consejo de TRANS MEDITERRANEA, a Enrique Sendagorta y el mismo Subsecretario de la Marina Mercante, Barreda, en PETRONOR; a José M^a Rotaeché -que fuera también Subsecretario de Marina, en NAVIERA VIZCAINA; a García Enterría en N. ARTOLA y a J. Pujol y Ribera Rovira en MARASIA ..., entre otros que pueden observarse en la siguiente relación, donde aparece su vinculación pública y privada (24).

<u>Personalidad pública</u>	<u>Cargos públicos/privados</u>
Pedro Nieto Antúnez	Subsecretario de M. Mercante Ministro de Marina Presidente de Transmediterránea Miembro del Comité Directivo de ANAVE
José María Rotaeché	Subsecretario de M. Mercante Consejero en N. Vizcaína Consejero en N. Química Consejero en N. Marasia Consejero en N. Bilbaína
Marqués de Comillas	Presidente de OFICEMA Presidente de Cía Trasatlántica Procurador en Cortes
Pery Junquera	Ministro de Marina Director General de Navegación Subsecretario de M. Mercante Consejero de Cía. Trasatlántica
Rodríguez Guerra, Vicente	EUROMAR Comisión Gestora ANAVE D.G. Transportes Marítimos Naviera Pombo y Romero Naviera Ferrer Tuset D.G. de la Marina Mercante

<u>Personalidad pública</u>	<u>Cargos públicos/privados</u>
Pujol, Jorge	Presidente de la Generalitat MARASIA, Consejero
Rivera Rovira	Procurador en Cortes MARASIA
Aznar	Presidente de N. Aznar y Consejero de varias sociedades del grupo (Bilbaína, Vascongada, etc.) Presidente de OFICEMA Procurador en Cortes
Barreda, Carlos	Subsecretario de M. Mercante MAROIL PETRONOR MARPETROL IBERTANAVES RIO GULF, CIA. MARITIMA Miembro de C. Delegada ANAVE
Boado Almirante	Subsecretario de la M. Mercante Delegado de OFICEMA D.G. Navegación

Las relaciones con la Administración son seguramente una de las claves para comprender lo sucedido en la - Marina Mercante Española. En lo que ahora tocaremos, se trata de una actitud de los armadores hacia aquélla tendente a " " ...

lograr su apoyo para la participación de los buques nacionales en esta importación ..."" (25), por ejemplo, pero también para actos como en de la percepción de "" ... las cuotas que, correspondiente a los Organismos Internacionales a que pertenece, viene satisfaciendo la Oficina (Central Marítima) y que desde hace un par de años el Sindicato, a su vez, nos reintegra al incluirlo en sus Presupuestos ..."" (26). En algunos casos asumirá funciones difícilmente comprensibles, pero reales, de representación del Estado o como asesores de la Administración (27).

La fluidez más completa ha sido la norma de - las relaciones entre una Administración del sector, que defenderá ardorosamente los intereses de éste en cuantas ocasiones se - presenten, y la jefatura de la patronal asociada en OFICEMA (28).

El tema del acceso al negocio tiene rangos - muy diferentes también entre unos y otros tráficos pero, como -- norma general, hay una barrera de entrada previa, común y calificable si se quiere de "natural" a través del fuerte volumen de - inversión que requiere; como ésta raramente es poseída por las - empresas, se procede en todos los países al establecimiento de - sistemas de financiación especial para la compra de buques (aunque desde luego no obedecen sólo a estas razones y ni siquiera - quizás como más importante); por tanto, la barrera, si es que -- existe, puede cifrarse en el acceso al crédito oficial (caso español). Existen luego las barreras de cada grupo que podemos resumir en la participación en las Conferencias de fletes para el caso de tráfico exterior de línea, el acceso a las fuentes del comercio marítimo (compradores y vendedores) y, como rasgo pecu-

liar de nuestro país, el acceso a determinados tráficos. Existía una flota llamada "carbonera" que se encargaba de cubrir el transporte interior de este producto que duró hasta 1.963, pero, sobre todo, existieron serias limitaciones al libre acceso de armadores a formar parte de los tráficos protegidos (29).

La carrera de obstáculos podría sintetizarse así: el primero y más importante consiste en el acceso al Crédito Naval, tema político y controlado por OFICEMA, como veremos; si el buque iba a operar en tráfico tramp exterior e incluso en el supuesto de querer operar en cabotaje, todo el problema posterior consistía en el acceso a las fuentes del comercio; pero éstas suelen estar concentradas (en el tráfico interior) y por tanto sujeto de hecho a acuerdos de transporte con los armadores instalados; el fenómeno es característico también de los tráficos protegidos controlados por OFICEMA, que se encargaba de coordinar los servicios; por tanto el acceso a la Asociación resultaba decisivo en la mayoría de los casos, salvo que existiera contacto directo con los cargadores, situación excepcional). Dentro de OFICEMA, y ahora ANAVE, cada grupo de armadores tiene su propia sección (comisiones) donde coordinarse. Los problemas planteados en el acceso son lógicamente menores cuanto mayor sea la competencia en el tráfico de que se trate y, consecuentemente, decisivos en el caso de los tráficos de crudos, grano y otros protegidos.

No se hará aquí un examen de la forma en que se gestionan las empresas navieras porque su extensión y trascendencia merece un profundo análisis que escapa al presente.

marco; resulta indudable, sin embargo, que la totalidad de esta tesis tiene mucho que ver con la pregunta sobre el porqué y los resultados de dicha gestión, pero merece la pena recoger aquí - que algunos de los estudios realizados sobre el sector reflejan que lo que aquí venimos denominando gestión (equivalente al "management", operación, explotación, dirección, etc.) es pésima - (cuando es ...) en nuestras empresas navieras como norma general de la que se exceptúan unas cuantas; el tema tiene que ver con - diversas variables, las más importantes de las cuales se refieren, pensamos, a las que se tratan en este estudio, pero sus manifestaciones se aprecian en distintos planos de la actitud empresarial, organización y objetivos, técnicas de gestión, tecnificación de la misma, cualificación profesional de los elementos personales, etc. (30).

3.- OFICEMA Y ANAVE.

La Oficina Central Marítima (abreviadamente - OFICEMA) ha venido siendo la Asociación Patronal de Armadores - desde su fundación en 1.951 hasta su transformación -con motivo de la variación de legalidad en 1.977- a la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE. Desde su nacimiento, las funciones desempeñadas han consistido en las consideradas típicas de una asociación empresarial; en tiempos, se incardinaría en la estructura - del sindicato vertical manteniendo cierta autonomía.

Aún cuando su carácter es netamente privado, en una Orden de 29 de febrero de 1952 se le confieren facultades

de intervención y organización de los servicios de fletamento - cual si de una organización oficial se tratase (31). Con este respaldo estatal se ejemplifica su importancia relativa representando a los armadores frente a cargadores o frente a cualquier otro grupo empresarial, frente a los trabajadores en sus reivindicaciones escasamente explicitadas hasta los setenta y, desde luego, en representación del sector ante la Administración de manera que por ella se canalizaban todas las medidas de apoyo solicitadas y concedidas. En fin, una función también decisiva consistiría en su actuación autoorganizadora de forma que se elimine cualquier vestigio de competencia interior en un mercado que en gran parte no se verá afectado por la competencia internacional.

En la historia de su formación son fechas importantes (al menos definen algún cambio importante) las de 29 - de mayo de 1951 en que se firma el Convenio Naviero (que entrará en vigor el 1 de junio de 1951), 19 de julio de 1965 en que pasará a constituirse como Servicio Técnico Comercial de Armadores - de Buques (algo parecido a lo sucedido en el campo de los constructores navales) y 9 de mayo de 1967 en que se produce un cambio de Estatutos que afecta a los órganos de gobierno (Comisión Delegada). Paralelamente se produce un solapamiento de la organización propia con la de instituciones oficiales como el Sindicato Nacional de la Marina Mercante (1962) que será utilizado - con arreglo a los fines perseguidos.

Del Convenio Naviero de 1951 hay que decir - que su contenido desvela buena parte del de la Asociación. Na-

cido "" ... de conformidad con las indicaciones del Excmo. Subsecretario de Marina Mercante (almirante Rotaache) ..."" (32), sería empujado por este mismo órgano de la Administración en su nacimiento.

Sus cometidos consistirán en atender las necesidades del tráfico de interés nacional, lograr que el sector - sea fuente de divisas, fomentar la Marina Mercante (introducción y punto 1° a y c) y ordenar la compensación de fletes (1, b). De otra parte, asumirá también la tarea de clasificar los distintos buques en función del tráfico de interés nacional al que se destinarán preferentemente: interior, exterior, líneas regulares - exteriores o de cabotaje y buques de empresas no navieras; la -- compensación de fletes a aquellos buques que operen en los tráfi-- cos recomendados por OFICEMA y que la asamblea estime económicamente desfavorable, de los que se exceptúan las líneas de cabota-- je y los buques de empresas no navieras, que será financiado por el colectivo (5°) (no se usará en demasía este sistema). La aso-- ciación tiene capacidad disciplinaria entre sus miembros cuando se infrinjan los acuerdos suscritos; tal capacidad era realmente notable como se infiere de la cuantía de las multas que podría - imponer (hasta medio millón de pesetas) y de la dureza con que - se explicitan (punto 9°). La duración del Convenio era por un - año y sería prorrogada tácitamente si no se denunciaba (punto 10) y los armadores se obligaban a abanderar sus buques en España - (punto 11). La composición de sus órganos de dirección se fijó en los siguientes términos: el presidente pertenecería a una de las empresas de más de 35.000 TPM (que, como se vió, eran muy po

cas), condición que no tendría por qué reunir necesariamente el vicepresidente; la duración del mandato sería de dos años prorrogable por uno más, pero habrían de mediar tres años antes de poder ser nuevamente presidente. La Comisión Delegada, cuyo número de miembros estaría entre 9 y 18 está formada por vocales natos y elegidos en un cincuenta por ciento cada uno y sus miembros podrían constituir, si lo deseaban, una Comisión Permanente y nombrar un Director (punto 9°); la Asamblea es el órgano soberano y su composición está en función del tonelaje que se represente.

En 1965 se produce la incardinación de OFICEMMA en la estructura del sindicato vertical teniendo como uno de sus fines fundamentales "promover en colaboración con la Administración la obtención de las ayudas y medios necesarios para el mejor desarrollo de la Marina Mercante" (art. 5° de la Orden de julio de 1965); asimismo, se amplía el número de miembros de la Comisión Delegada de manera que entra a formar parte un grupo de representantes elegidos por zonas geográficas junto a los anteriores (art. 15).

A la composición de la Comisión Delegada afectará también la modificación aprobada por Orden de 9 de mayo de 1967, de los doce miembros natos que a partir de entonces compondrán la Comisión Delegada seis serán de petroleros (como máximo) con lo que se establece una especie de puente de compromiso entre los grupos hegemónicos anteriores y posteriores (no petroleros y petroleros) de manera que todos puedan tener cabida y sin que, como consecuencia de la distorsión que genera el tonelaje

de esta flota, deje en la calle a navieros de otros tráficos; - además de éstos, forman parte también los representantes de zonas y los que lo sean en función de los tráficos a que pertenezcan (art. 15). El presidente habrá de pertenecer a una naviera cuyo tonelaje sea superior a 20.000 TPM, y los vicepresidentes (dos) habrán de serlo uno por el grupo de armadores con más de 1.000 TPM y otros por los de menos de ese tonelaje.

Del camino recorrido por la Oficina Central Marítima en su consolidación pueden destacarse también otros - momentos. En 1954 solicita la entrada en el Sindicato de Transportes y Comunicaciones; el 9 de abril de 1960 se forma como - Asociación, que pasará a integrarse (sin autonomía formal) en - el Sindicato Nacional de la Marina Mercante el 30 de enero de - 1963 (el Sindicato había sido creado por D. de 5 de octubre de 1962); en 1965 se produce la fusión con la Asociación de Navieros de pequeño tonelaje con sede en Asturias (armadores dedicados fundamentalmente al transporte de cabotaje) (33); el 17 de febrero de 1971 pasa a ser asociación sindical, en 1976 (27 de febrero) se intentarán aprobar unos nuevos estatutos para adaptarse a la nueva legalidad, y la constitución de la Asociación de Navieros Españoles se produce el 26 de mayo de 1977 en el marco ya de la nueva Ley Sindical de 1 de abril de 1977. Esta última se integrará en la CEOE en 1977 (a través de Javier Cremades, de MARFLET, como representante.

La transformación de OFICEMA en ANAVE no supuso solamente un cambio formal de denominación, sino un verdadero reajuste de poder en la cúpula de la patronal, puede decir

se que hay cierta coincidencia entre los grupos que pasan a segundo plano (los antes hegemónicos, situados en el entorno de Eduardo Aznar) y los que pierden posiciones económicas en el sector; la nueva dirección mantenía un perfecto ensamblaje con la etapa anterior, por otra parte, dado que durante muchos años habían sido cargos directivos de OFICEMA (el propio presidente Fernández Tapias había sido vicepresidente antes).

La Comisión Delegada era (y es) el órgano de poder decisivo en la práctica y de su interés da fe la lucha desencadenada en diversos momentos por ser miembro de la misma alguno de los armadores más recientes que venían pujando, como los representantes de N. LETASA (34); luchas que no se ceñían a esa instancia de poder solamente, sino que afectaron en algún momento a la propia residencia de Aznar (35) al frente de la Oficina y de la Unión de Empresarios.

Más importante quizás sea la forma de organización interna de la asociación. Los tráficos contaban y cuentan con las correspondientes comisiones que se encargaban de cuanto temas les afectaban y que obviaron en todo momento la más mínima competencia a la par que conjugaban sus esfuerzos para conseguir sus propósitos (en los que la Administración era el destinatario más frecuente). Hay una comisión de petroleros, de transporte de granos, líneas regulares exteriores, de productos químicos, ...; además hay comisiones de contenido más general y común (sobre temas de personal, etc.) y, en la base de todas ellas, un aparato administrativo con un elevado contenido de imagen hacia la galería: Director General (además del Presidente), Directores

de servicios, etc.; la revista anterior y la actual será utilizada con fines propagandísticos y de penetración en esferas deseadas de la Administración o de otras instancias.

En el cuadro X aparece una relación de los miembros de los grupos directivos de OFICEMA y ANAVE a lo largo de su historia con expresión de la condición en que lo eran (permanente o no). El mismo demuestra la reiteración de las grandes empresas y, en lo que hace a los presidentes, N. AZNAR se lleva la palma en la ocupación del sillón a través primero de Alejandro Zubizarreta (1951 a 1953) y de Eduardo Aznar y Coste (1957 a 1962 y 1968 a 1976); a aquella le sigue TRANSMEDITERRANEA (con Ernesto Anastasio Pascual de 1953 a 1957), YBARRA (Conde de Ybarra 1962-1965) y TRASATLANTICA (Marqués de Comillas, personalidad y apellido vinculado a la formación del capitalismo español, 1965 a 1968), en la etapa de transición, el control de la presidencia pasará a manos de Fernando M^a Pereda, armador tradicionalmente vinculado al transporte de petróleo y al negocio de desguaces, - que ya había ocupado altos cargos en el aparato de la organización; en la nueva etapa Fernando Fernández Tapias, antes vicepresidente durante muchos años.

En consecuencia, el poder ha estado a lo largo de ese periodo anterior a la etapa de ANAVE en manos del grupo de las empresas citadas y de otras a las que haremos relación; para ello hemos tomado como indicador aquellas empresas que han estado en la Comisión Permanente: CEPSA (4 veces), ENPETROL (2) N. VIZCAINA (2), PONTE NAYA (2), MARCOSA (3), M^a DEL NORTE (2), C.M. ZORROZA (3), MINO, NAVIERA SANTA CATALINA Y N. MALLORQUINA

COMITE DIRECTIVO

D. Fernando Fernández - Tapias Román, Presidente

D. Enrique H. Menchaca, Vicepresidente.

. Presidentes Comisiones de Buques.

- . Buques tanque de transporte de crudos, D. Juan María Gomez Mariaca y Alonso de Celada, Naviera Vizcaina, S.A.
- . Buques líneas regulares, D. Fernando Periquet, Ybarra y Cía, S.A.
- . Buques especiales, D. Juan Alvargonzález, Auxtramarsa.
- . Buques tramp de carga seca, D. Joaquín Menendez-Ponte y Alvarez, Ponte Naya (Cía. Marítima), S.A.

Vocales Natos.

- Compañía arrendataria del monopolio de petróleos, S.A. (CAMP-SA), D. Francisco Pérez Cerdá.
- Compañía Española de Petróleos, S.A., D. Alfredo Pardo.
- Compañía Gijonesa de Navegación, S.A., D. Juan Ruiz de Velasco
- Compañía Trasatlántica Española, S.A., D. Aquilino Blanco.
- Compañía Transmediterránea, S.A., D. Federico Esteve Jaquotot
- Contenemar, S.A., D. Ignacio Arana.
- Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, D. Miguel Lopez del Fresno.
- Empresa Nacional del Petróleo, S.A., D. Miguel Pardo.
- Fletamentos Marítimos, S.A., D. Javier Cremades.
- Líneas Asmar, S.A., D. Eduardo Reneses.

(2 veces cada una), FLETAMENTOS MARITIMOS, IBERTANQUES, FIERRO, CIA. MARITIMA RIO GULF (una vez cada una), E.N. EL CANO (4 veces), CAMPSA, PINILLOS, N. DE EXPORTACION AGRICOLA, N. BILBAIANA, C. VALENCIANA DE NAVEGACION, N. DE ODIEL, M. COLONIAL Y DE COMERCIO, N. DE CASTILLA, PEDRO MENENDEZ ALVARES Y N. VASCO ASTURIANA, una vez cada una de ellas. En cualquier caso, el grupo de navieras que ha mantenido una presencia permanente en el aparato de poder del sector ha estado concentrado en las empresas de los presidentes y pocas más (de hecho VASCONGADA y BILBAIANA, que formaron parte siempre de las Comisiones Delegadas, pertenecen también al grupo AZNAR, junto a la empresa C.M. DEL NERVION); el restante grupo de empresas estarían formadas por las del citado Sr. Pereda (desaparecido prácticamente del sector - hoy, tras la venta de sus navieras a refinerías) (4 veces), C. FRUTERO VALENCIANA (3) VAPORES COSTEROS (3) y N. QUIMICA (3), - junto a las asociaciones regionales del Consultorio Marítimo de Bilbao y de Asturias.

En el nuevo núcleo dirigente parece haber desaparecido de las grandes empresas para quedar reducido a una especie de representación técnica en Fernández Tapias (VAPORES - SUARDIAZ), Enrique Menchaca (MARCOSA), García Coso (TACSA) y Eduardo Reneses (LINEAS ASMAR), empresas todas ellas de cierto nombre pero cuya importancia está precedida por otras ausentes (MARFLET en petroleros, las empresas públicas en los tráficos correspondientes, VIZCAINA, CONTENEMAR, VASCONGADA, etc.). A mediados de 1980, las personas y empresas que ostentaban el poder en ANAVE era (36):

- Naviera de Castilla, S.A., D. Alvaro Delgado Garzón.
- Naviera García-Miñaur, S.A., D. Alfonso García Miñaur.
- Compañía Naviera Vascongada, S.A., D. Ignacio de Ibarrondo.
- Naviera Artola, S.A., D. Javier San José Amézaga.
- Naviera Bilbaina, S.A., D. Ignacio Ibarrondo.
- Naviera Letasa, S.A., D. Juan María Ayo.
- Naviera Vizcaina, S.A., D. Fernando de Azqueta.
- Refinería de Petroleos del Norte, S.A., D. José M^a López Tejero

Comité Ejecutivo.

- D. Fernando Fernández-Tapias, Román.
- D. Enrique H. Menchaca.
- D. Juan Alvargonzález-Auxtramarsa, Transportes especiales.
- D. Fernando Periquet-Ibarra y Cía, Líneas regulares exteriores
- D. Juan María Gómez-Mariaca N. Vizcaina, Crudos.
- D. Joaquín Menendez-Ponte-Pontenaya, Transportes carga seca
- D. Eduardo Beneses, Líneas Asmar.
- D. José María García Coso, TACSA, carga seca tramp.
- D. Manuel Ruiz de Velasco, Vascomadrileña de navegación.
- D. Juan Ibarra, Ibarra y Cía.

El hecho de que en la asociación anterior y en la actual ANAVE se encuentre la inmensa mayoría del tonelaje no debe hacer olvidar que fuera existe un segmento no despreciable de flota (37):

- AGROMAN.
- ALGIBES DE LA MARINA.
- BOLUDA.

- CASTRO RIAL.
- CEMENTOS DEL DRAC.
- COMISION CENTRAL ADMINISTRATIVA DE PUERTOS.
- CIA. DE REMOLCADORES IBANTABAL.
- CORY HERMANOS Y COMPAÑIA.
- DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES.
- E.N. BAZAN.
- JOSE MARIA ADRA.
- JUNTAS DE OBRAS.
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.
- S.A. TRABAJOS Y OTRAS.
- SOC. METAL DURO FELGUERA.
- EUROFLOT.

El riesgo de tensiones y de que como consecuencia de las mismas se diera lugar a la aparición de dos o más asociaciones no desapareció como consecuencia de la superación de la división de los petroleros de IBERTANQUES sino que se reproduce cada cierto tiempo; en los ochenta probablemente vuelva a reproducirse algún intento de organización alternativa que haya sido o pueda ser impulsado por la nueva organización del Estado (38).

El impacto de la crisis económica de los -- años setenta tendrá su reflejo también en un fuerte cambio producido en las empresas que componen el sector. Una forma de apreciarlo consiste en contrastar las empresas asociadas a OFICEMA en 1975 con las que lo estaban a ANAVE en 1979/80; en este último año hay 41 empresas que no existían en 1975 y, paralela-

mente, 47 de las empresas asociadas en 1975 han desaparecido de la nueva asociación y, en su gran mayoría, de la actividad misma. La trascendencia de esta información es enorme porque el censo de empresas se limitaba a 157 en 1957 y 152 en 1980 de manera que se trata de un cambio en la composición empresarial del sector de nada menos que la tercera parte. Interpretado junto a lo dicho sobre la variación experimentada en la posición relativa de las empresas tradicionales y recientes, confirma la presencia de un fenómeno de reajuste de grandes proporciones en el empresariado naviero conque habrá de contar este país en el futuro; algunas de estas nuevas sociedades se han gestado precisamente al calor de facilidades crediticias para la adquisición de buques desde el propio año 1976 y otras debido al empuje de la construcción naval para dar salida a sus problemas de exceso de capacidad, como veremos.

Como resumen, pueden extraerse algunas ideas básicas:

- La organización interna es característica de un intento permanente de evitar cualquier forma de competencia entre los armadores; ésto se lleva a cabo a través de la labor de las Comisiones de armadores de los diferentes tráficos.

- del mismo modo que en el caso anterior, fomenta la creación de un sector oligopolístico.

- Entre los cometidos de la Asociación de navieros ocupan el primer lugar los de canalizar las aspiraciones y conseguir las reivindicaciones de los armadores frente al Estado y la consecución de acuerdos tendentes a reforzar su posi-

ción de oferta frente a los cargadores; en el mismo sentido debe interpretarse el desarrollo, a todas luces excesivo, del aparato burocrático y publicitario, máxime cuando la gestión empresarial no es precisamente una de las notas que distingue a los armadores españoles y agradecería sin duda los impulsos o inducciones que se lanzasen (proyectos de racionalización de la gestión, apoyo y soporte técnico de fusiones, tecnificación, etc.).

4.- LAS GRANDES EMPRESAS Y SUS RESULTADOS.

Es difícil y arriesgado evaluar las empresas del sector sin hacer mención de los distintos subsectores, sobre todo cuando, como ya pudimos apreciar, hay tanta discrepancia entre unos y otros.

A continuación haremos referencia a las primeras empresas por subsectores, cuadro XI, y algunos comentarios sobre su evolución, siempre tomando como referencia el tonelaje que poseen; al final se comentará la situación desde otros puntos de vista.

Una de las consecuencias lógicas del auge experimentado por la flota petrolera y granelera consiste en el desplazamiento que ocasionen las empresas de estos tráficos a las de los restantes en la relación de las mayores empresas. Así, mientras que entre las 15 primeras de 1945 no había más petroleras que CAMPSA y CEPESA (situación que se mantiene largo tiempo), en 1970 ya estarán 10 empresas de transporte petrolero entre las 15 con más tonelaje (39).

- Petroleras. A ellas nos referimos con más detalle en el apartado destinado al tráfico de crudos. Hay que distinguir varios colectivos entre los cuales están los armadores independientes, las refinerías y CAMPSA; las independientes son un grupo reducido de navieras a la cabeza de las cuales se encuentran Fletamentos Marítimos, Naviera Vizcaína y Naviera Arto-
la, seguidos de Transportes de Petróleos y Naviera de Castilla - (mismo titular). En cuanto a las refinerías, destaca la flota - de CEPSA y ENPETROL (empresa pública), seguidas de PETRONOR y - Río Gulf (filial de Explosivos de Río Tinto); serán estudiadas - en el apartado petrolero al que nos remitimos (40).

- Graneleros de altura. También serán estudiados posteriormente; simplemente destacar aquí la coincidencia que suele producirse con las Cía. Petroleras en muchos casos, y que, en el conjunto, destacan Naviera Vascongada, Bilbaina y Lí-
neas Asmar; relativamente diferente, pero en el sector, está - E.N. ELCANO.

- Líneas regulares exteriores. Destaca la - importancia de las dedicadas al transporte transoceánico: Tras-
atlántica, Ibarra, Marasia y Nervión; entre las dedicadas a dis-
tancias menores sobresalen M. del Norte, N. de Exportación --
Agrícola y Transportes Fruteros del Mediterráneo seguidas de Eu-
romar, Condeminas, Eco, Sevilla, etc.; en las líneas de cabota-
je deben citarse CONTENEMAR, como más importante, seguida de An-
tonio Armas Curbelo, Naviera del Atlántico, Mallorquina, Pinillos
y la ya citada TRAFUME; mención aparte merece la Cía. Transmedi-
terránea, que cubre los servicios de interés nacional (comunica

ciones marítimas de interés nacional).

En los cuadros XII a XIV aparecen las grandes empresas pertenecientes al sector mercante o relacionadas con él (AUCONA) de los que se ofrecen diferentes criterios: ingresos, plantilla, valor añadido, beneficios, etc. De los mismos pueden extraerse algunas conclusiones:

a) Entre las quince primeras en razón a sus ingresos se encuentran todos los subsectores de la Marina Mercante: petroleros (FLETAMENTOS MARITIMOS, N. ARTOLA, N. VIZCAINA, - N. FIERRO), graneleros (VASCONGADA, AZNAR, ASMAR), en 1977 EL CAÑO), líneas regulares exteriores (TRASATLANTICA, MARASIA, YBARRA, CONDEMINAS), cabotaje (CONTENEMAR, PINILLOS), líneas de Soberanía (TRANSMEDITERRANEA) y empresas auxiliares de navegación (dependiente de la anterior, AUCONA). En tráfico mixto, de altura y cabotaje, está la empresa TACSA (transportes, aduanas y consignaciones); de fuerte tradición en el sector, se trata de una empresa cuyos servicios dependen (como la empresa misma) de la actividad del grupo Cross, con una flota de transportes de mineral de mediano tonelaje, también dedicada a actividades complementarias como agencia de aduanas, consignación de buques, contratista de carga y descarga y almacenista, por lo que no la incluimos en los cuadros citados al centrarnos en empresas dedicadas exclusivamente a la navegación (41).

b) A pesar de que existan empresas de todos los grupos, es claro el predominio de las petroleras-graneleras, que suponen más de la mitad. Son estas mismas las que más acuosamente parecen haber recibido el golpe de la crisis.

c) En numerosas empresas parece haberse experimentado impacto de la crisis en la reducción de plantillas; la de FLETAMENTOS MARITIMOS no obstante, sólo puede comprenderse como una traslación de su personal a otra empresa del grupo porque en 1980 tenía completa su flota ordinaria (42).

d) Especial relieve posee la información sobre valor añadido, que hace sobresalir más aún las compañías petroleras y el retroceso de alguna de ellas.

e) En cuanto a las empresas públicas, difiere mucho la marcha de unas a otras, como corresponde a los distintos tráficos en que operan; especialmente elevadas son las - pérdidas de Elcano, los beneficios de Transmediterránea, su plantilla y valor añadido. Las inversiones de los años más recientes parecen tener a las empresas públicas como únicos protagonistas.

Diversos indicadores atestiguan que la etapa de la Segunda Guerra Mundial fué de buenos resultados económicos; entre aquellos se pueden tener en cuenta la supresión de las Primas a la Navegación debido a la buena marcha de los negocios, las altas cifras de ingresos de la Balanza de Fletes de esos años; - las cifras de beneficios de las empresas que operaron en tráficos exteriores, un alza sorprendente como el de la Cía. Española de Navegación Marítima que pasaría a obtener unas cifras de tres veces el valor del año 1941 a lo largo del período 1941 a 1945 y - que caería posteriormente en 1946 (43); con ser un fenómeno más o menos generalizado, sus efectos son diferentes según se trate ó no de empresas que operen en tráfico exterior. En el cuadro

XX aparecen los beneficios de un grupo de empresas importantes que atestiguan lo dicho y muestran por otra parte la entidad relativa de cada una con arreglo a este criterio.

5.- CONCLUSIONES.

A lo largo de este apartado hemos tratado - cuestiones relativamente diferenciadas pero que finalmente podrían sintetizarse en unas pocas de lo que suele calificarse como contenido básico de los análisis de estructura sectorial: número de empresas, tamaño, grado de competencia, sistema de fijación de precios y rentabilidad.

Del número y tamaño de las empresas de transporte hemos tratado de mostrar el relativo estancamiento que se da como característica (descenso de la última etapa) en cuanto - al número, y la concentración en los tamaños menores; lo que se ha dado en llamar "atomización" de las empresas navieras ha estado en perfecta consonancia con la presencia de un elevado nivel de concentración de la cifra de negocio y, en parte, del tonelaje en unas cuantas empresas de cada subsector; en cuanto a la - evolución de este último rango no hay resultados concluyentes -- desde el punto de vista del tonelaje de las navieras por la distorsión que entraña el cambio de composición del sector a favor de las especializadas en buques de gran tonelaje (graneleros y - petroleros); la ausencia de delimitación entre los diferentes -- subsectores hace más difícil esa comparación, pero una mayor -- aproximación puede realizarse, no obstante, desde esta perspectiu

va y se acometerá en los apartados correspondientes a petroleros, graneleros, líneas exteriores y cabotaje (44).

Respecto al grado de competencia, se ha tratado de mostrar a través de diversos elementos de juicio (adicionales al de la concentración que se produce por cada subsector) sobre su organización, las relaciones de integración vertical y horizontal a mediados de los setenta, el papel de la asociación - OFICEMA, las relaciones con la Administración (que serán desarrolladas en la parte siguiente) y otros elementos, que el grado de competencia interior es muy escaso; ésto, que no tiene especiales implicaciones para aquellos subsectores que compiten en el mercado internacional, será decisivo para los que están a salvo de dicha competencia.

No se ha tratado aquí el tema de la fijación de precios, porque en lo que tiene de diferencia respecto al mercado internacional será abordado en sus apartados correspondientes, pero el cuadro de la situación puede sintetizarse en unos pocos elementos a tener en cuenta:

a) en los tráficos protegidos y reservados - (crudos, granos, comercio de Estado, etc.) y en los intervenidos (como el de líneas regulares de cabotaje), es la Administración quien los fija, para lo cual la participación de los empresarios es decisiva porque son ellos quienes elaboran la propuesta y en sus manos está (así ha sido) el ejercicio de toda su capacidad de presión sobre aquélla para conseguir los fletes más de acuerdo con sus supuestos; sólo la actuación compensadora de algunos organismos (FORPPA, en granos, CAMPSA en el caso de los crudos -

y, en general, de la Junta Superior de Precios en los años posteriores a la mitad de los setenta) ha conseguido frenar el alza de los fletes oficiales; en cuanto al pago efectivo de los mismos (porque se trata de fletes máximos), dependía de la oferta y demanda interior y toda la etapa histórica que comprende el presente estudio se ha caracterizado por una situación de exceso de demanda, objetivo fundamental a mantener en todo momento por los armadores y que no conseguirán tan sólo en algunos momentos de los años 1978/79 (45).

b) en los tráficos no protegidos, los fletes han sido fijados por el mercado en la forma que en cada caso -- adopta. Las líneas regulares exteriores, si están conferenciadas, fijan sus fletes con arreglo a los criterios de éstas y los tráficos en régimen tramp exteriores (no protegidos, que como se sabe son escasos en nuestro país) son los característicos ejemplares de mercado competitivo, pero las empresas de esta modalidad en nuestro país, además de ser muy escasas, lo son marginalmente puesto que su práctica suele consistir en simultanear tráficos protegidos con aquellos que no lo son en los momentos en que el mercado internacional presenta unos fletes atractivos.

c) en cuanto a los fletes de cabotaje no intervenidos (tramp no petrolero), su fijación se hace a través de los mecanismos normales de mercado, de escasa imperfección (son muchas empresas, de pequeño tamaño, ofreciendo un mismo servicio donde las barreras de entrada son menores), lo cual explica por otra parte su progresiva desaparición frente a los otros modos de transporte que, además de las restantes consideraciones sobre

protección, costes, etc., tienen sistemas de fijación de precios más favorables (oficiales, de mercado imperfecto, etc.).

La rentabilidad de las empresas se ha intentado observar aquí en términos muy generales para localizar las - llamadas "grandes empresas" y apreciar algunos datos de "entor--no": ingresos, valor añadido, beneficios, plantilla, inversio--nes, cotización en bolsa, etc., para un momento determinado reciente y, en lo posible, de su evolución. Como impresión general destaca la existencia de buenos resultados en las mayores empresas de los diversos sectores, sin que se trate de algo exclusivo a unos pocos por tanto; pero en esa situación general, destacan las navieras que operan en el tráfico de petróleo. Otro rasgo - consiste en que entre las empresas más relevantes (por los indicadores empleados) -aunque no las de mayores beneficios-, se encuentran las empresas públicas. Son pocas las empresas que coti--zan en Bolsa y la evolución reciente de sus cotizaciones es fran--camente desfavorable; esa evolución, referida a todo el período de estudio, arroja los criterios ya explicados sobre el proceso de desarrollo.

Como se verá al analizar los tráficos correspondientes en la parte cuarta, hay una gran coincidencia entre - las empresas presentes en el transporte de cereales pienso y -- otros tráficos protegidos y aquellas que se dedican al transporte de crudos, exceptuando unas cuantas que tienen esta última actividad como exclusiva. (46)

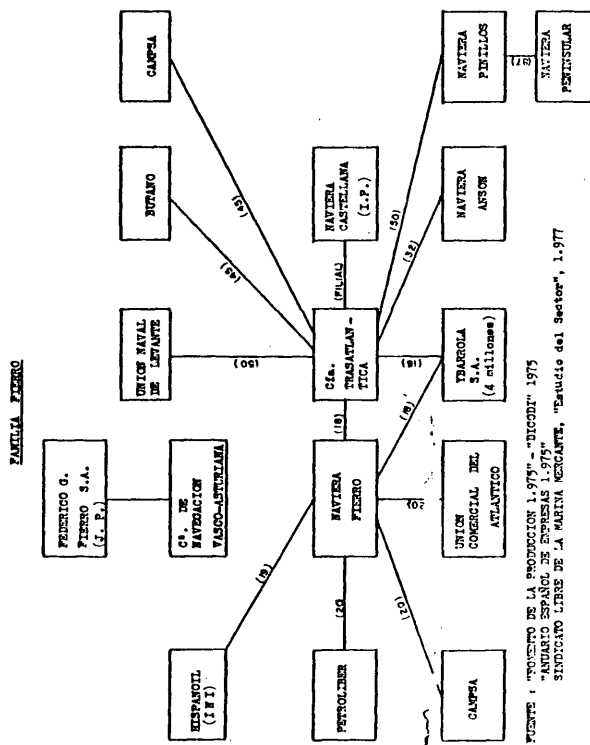
NOTAS DEL CAPITULO VII

- 1.- Todos los datos proceden de Subsecretaría de la Marina Mercante "Lista Oficial de Buques", o.c., que, lamentablemente ofrece una información nada elaborada.
- 2.- OFICEMA, "Empresas navieras asociadas ...", o.c.; INE, "Transportes marítimos", dentro de "Estadísticas del Transporte ...", o.c.
- 3.- Véase, entre otros, CHRZANOWSKI, o.c., pgs. 45 a 51 y 119 a - 138
- 4.- Cálculos basados en "Lista Oficial de Buques", S.M.M., o.c.
- 5.- Véase, para el caso de los subsectores que se tratan en ella, parte IV de este trabajo (capítulos IV a XVIII).
- 6.- Cfr. FONTANA CODINA (Ministro de Comercio), "Discurso pronunciado en la festividad de la Virgen del Carmen", reproducido en ICE, nº 1268, julio de 1.971, (pgs. 2166 y sts), pg. 2166 también, BOADO, Leopoldo, "Marina Mercante y de pesca: Situación económica", discursos pronunciado en la festividad de la Virgen del Carmen, ICE nº 1268, 22 de julio de 1.971, pg. - 2162, que se paso, habla de la "falta de entusiasmo de los armadores"; véase los discursos de estos mismos en el año - 1972, o.c.: BOADO, pg. 2000, FONTANA CODINA, pg. 2003.
- 7.- Véanse los discursos del Presidente de OFICEMA, AZNAR, Eduardo, en cualquiera de los años de la década de los cincuenta, sesenta y setenta en cualquiera de los años en que ostentó - cualquier representación
- 8.- Véase CHAPA, Ramón, "La Marina Mercante, 1.969", "Oficema", Madrid, 1.970.
- 9.- Basado en sus líneas fundamentales en las guías del trabajo encargado por el SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE (SILM) "Estudio económico del sector", Madrid, sin fecha (1.977?), n.p.
- 10.- Son célebres los casos de acrecentamiento de las propiedades inmobiliarias de algunos armadores paralelamente, incluso, al declive de la naviera (AZNAR); las ventas de flota - realizadas con la crisis de los sesenta, (por ejemplo, TRANSATLANTICA, TRANSMEDITERRANEA...), no vinieron acompañadas - de nuevas realizaciones en inversiones marítimas sino que -- constituyeron salidas del sector.
- 11.- Véase más abajo (cap. XIII), lo que se dirá sobre empresas - públicas.
- 12.- Que apela con cierta frecuencia a la medida de visitar a las máximas jerarquías para enfrentar un problema (véase cap. IV).
- 13.- Información verbal.
- 14.- Sobre los elementos auxiliares del transporte marítimo, véase RUFILANCHAS, L. "Los elementos auxiliares del transporte marítimo", I.C.E., nº 470, octubre de 1.972, pg. 69 y sts., que refleja los problemas de delimitación conceptual del sector, y recoge la transformación producida en el desplazamiento de la atención, tradicionalmente centrada en carga y objeto de transporte, hacia el transporte mismo, (cfr. pg. 73). Informaciones verbales transmiten que algunas de las empresas impor-

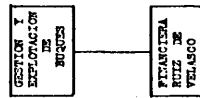
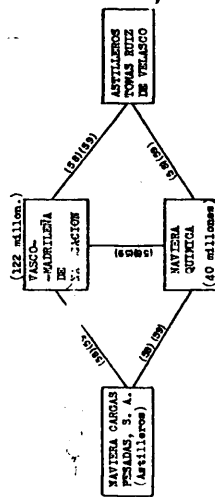
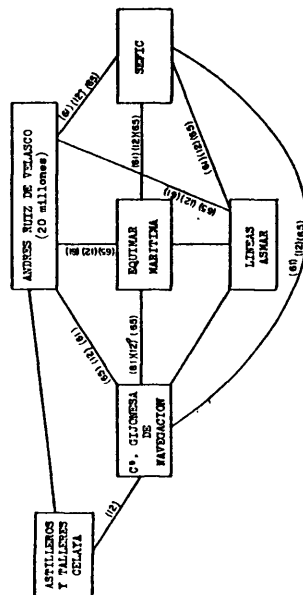
tantes hoy día, tuvieron sus orígenes (parciales o totales) en actividades auxiliares del transporte (consignatarios, transitarios, arrendatario, agentes y corredores, entre otras); esas mismas informaciones hablan de la imperfección oligopolística del sector consignatario. En términos similares se pronunciaba a mediados de 1.972 un armador del grupo de los de menor tonelaje: POBLACION, Epifanio, "Asuntos, cuadro indicador", documento entregado a OFICEMA como punto de vista sobre el tema, Bilbao, 10-IV-1.972: "Todos los que acercan sus negocios a los barcos o viven alrededor de los barcos, son los que en realidad viven ya que el armador, principal artífice del negocio por ser el creador del barco, vive sumido en un crónico insomnio, cavilando como podrá dar frente a sus pesadas obligaciones y deudas".

- 15.- Véase FOMENTO DE LA PRODUCCION, "Las 1.500 mayores empresas españolas (año ...)", en particular, en los números de 1.977 y sts.
- 16.- Idem.
- 17.- Idem e información verbal
- 18.- Véase más abajo, capítulo I; en 1.979 los pedidos de ASTILLEROS RUIZ DE VELASCO procedían en su casi totalidad a las navieras del grupo, al igual que (en menor medida) sucedía con ASTILLEROS DE HUELVA y la naviera del mismo, MACOESA.
- 19.- Se conoce algún caso -información verbal- en que la diferencia de precio era de casi el 40%.
- 20.- FOMENTO DE LA PRODUCCION, o.c. (1.979), Barcelona, 1.980, pg. 314
- 21.- Véase SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, "Acuerdo sobre actuación a medio plazo de los grandes astilleros del sector público", s.f., n.p. (finales de 1.979).
- 22.- Véase, I.N.E., "Tráfico marítimo", o.c., correspondiente a - 1.964-1.969.
- 23.- Véase en el ANUARIO FINANCIERO Y DE SOCIEDADES ANONIMAS (SOPEC) de 1.977
- 24.- Idem; ver también, DIOODI, Anuario de Empresas, FOMENTO DE LA PRODUCCION, o.c., e información verbal del sector.
- 25.- OFICEMA, "Carta al Ministro de Comercio", Madrid, 12-IX-79.
- 26.- Idem. También, Oficio de S.M.M. de 8-XI-1.974, donde se sugiere la presencia de empresarios en reunión internacional - con cargo a la Administración.
- 27.- Y así, BAGES en UNCTAD en 1.974; VON WICHMAN, en líneas regulares; HEVIA en UNCITRAL; véanse oficios de S.M.M. 26-XII-72, 17-I-1.973, 27-I-1.973.
- 28.- Véase cap. IX como enfoque general, y lo que se dirá en el IV y XVI específicamente para petroleros y grano.
- 29.- Idem.
- 30.- Cfr., SANCHEZ LLERANDI, P., "Transporte ...", o.c., pgs. 19 a 32.
- 31.- Véase cap. XIV y Parte Cuarta.
- 32.- Véase OFICEMA, "Convenio Naviero", Madrid, 1.951
- 33.- Cfr. AZNAR, Eduardo, "Discurso pronunciado en la Asamblea anual de la Oficina Central Marítima del año ...", de 1.966 pg. 17.

- 34.- Cfr. Cartas del Director de OFICEMA, de 21 y 26 de octubre, y 4 de noviembre de 1.971.
- 35.- Cfr. Escritos de PEREDA de 8-IX, 14-VIII y 3-VIII de 1.971 - afirmando que Eduardo AZNAR no podría ser Presidente, en -- aplicación de los Estatutos; parece que, contrariamente a su opinión, no prevaleció su criterio, porque AZNAR seguiría -- siendo Presidente de OFICEMA, hasta 1.976.
- 36.- Cfr. BIA, n. 61, 15-VII-1.981, pgs. 4 y 5
- 37.- Elaborado a base de los datos suministrados por "Lista Oficial de Buques", S.A.M.M.
- 38.- La información verbal obtenida del sector habla, por ejemplo de la posibilidad de constituir asociaciones patronales en cada nacionalidad, y en particular en el País Vasco.
- 39.- Cfr. S.A.M.M., "Lista ..." de 1.945, pg. 235; Véase también la correspondiente a 1.978.
- 40.- Véase "infra" cap. XV
- 41.- FOMENTO DE LA PRODUCCION, o.c., (1.979), publicada en 1.980, pg. 318.
- 42.- Cfr. ANAVE, "Empresas ...", o.c., pg. 15
- 43.- Datos procedentes de OFICEMA "Problema naviero", Madrid, 1.951 (n.p.)
- 44.- Véase, sobre todo, Cap. XV y XVI
- 45.- Idem.
- 46.- Sobre otros aspectos de la estructura empresarial, véase: GOMEZ Y ALONSO DE CELADA, José Ma. "La concentración de empresas navieras", Separata del Boletín de Estudios Económicos, Bilbao, 1.973, Respecto a sectores afines de relieve, véase ROBERT, Juan, "La industria del desguace de buques en España", Rev. "OFICEMA", mayo 1.962 pgs. 40-41; ARNEGON, Pedro, "La industria auxiliar de la Construcción Naval en España", Rev. - Oficema, Enero 1.968, pgs. 59-61; STROMME SVENDSEN, A. "Optimum size of the firm in shipping", n.p. Rotterdam, 1.978.



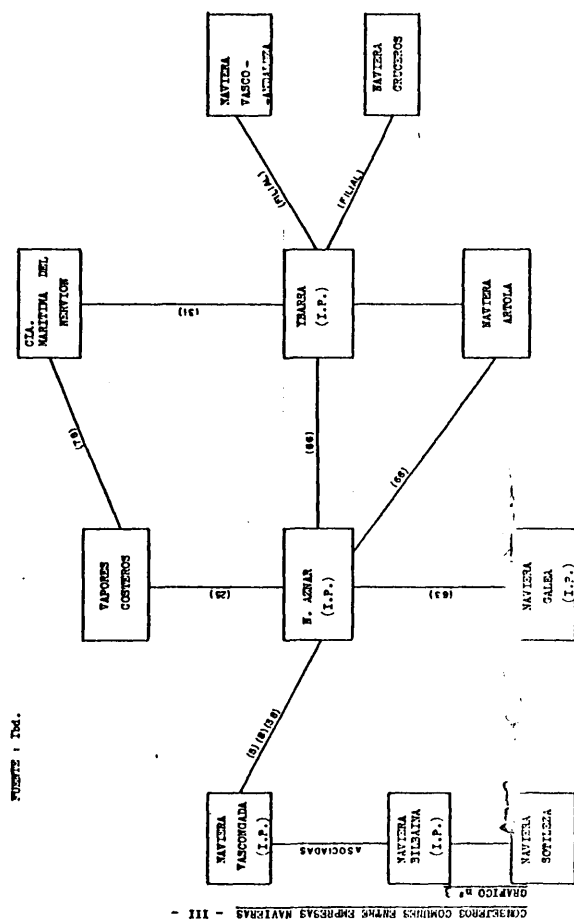
ELIOS DE TOMAS RUIZ DE VELASCO, S.A.

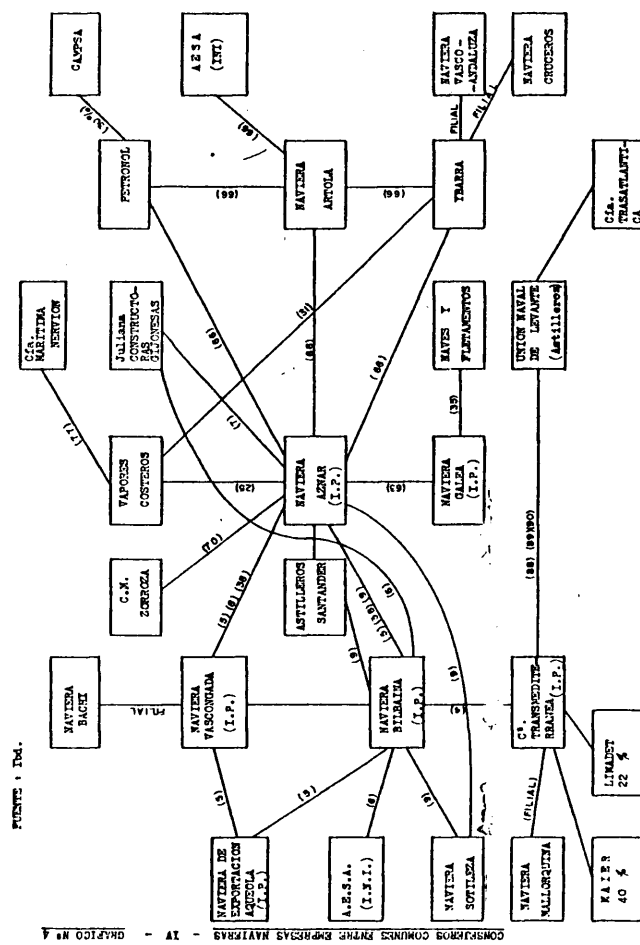


CONSEJEROS COMUNES EXTERNOS EMPRESAS NAVIERAS - II -

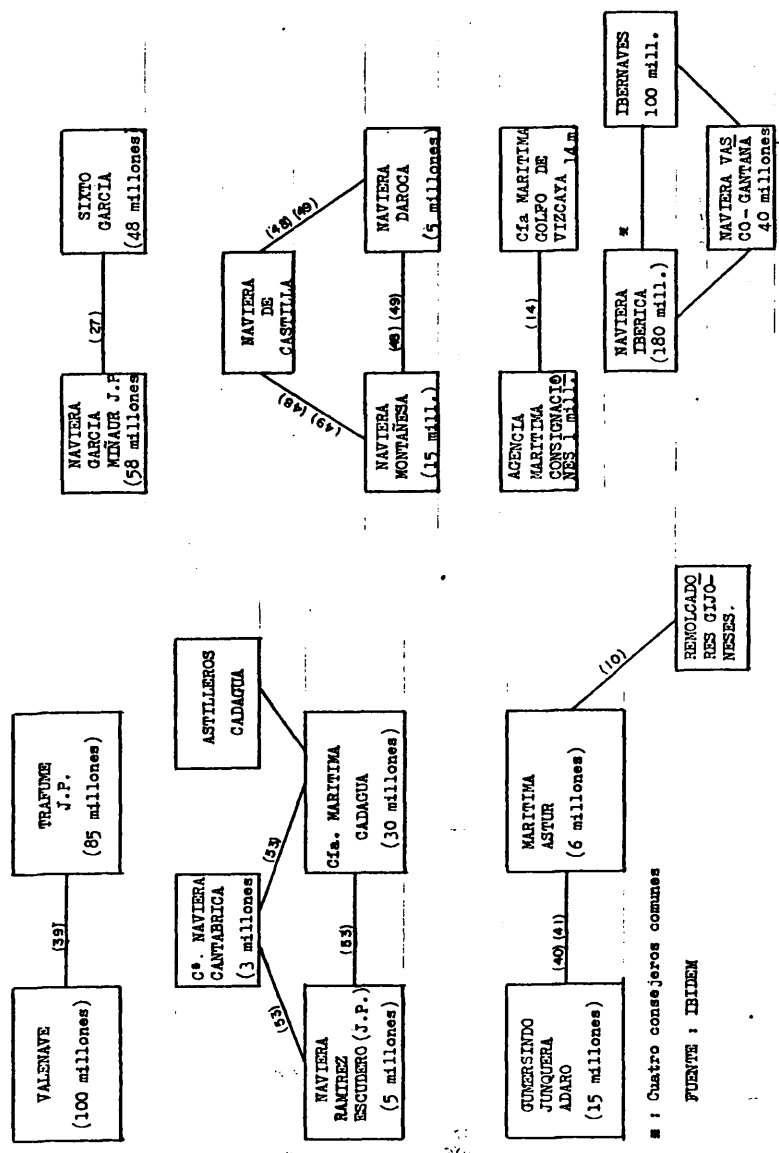
Oficina nº 2

FUENTE : Id.

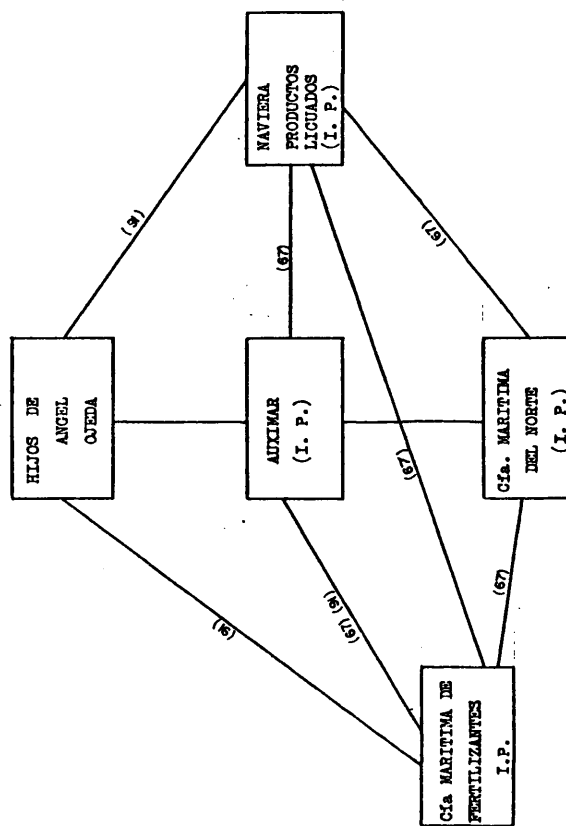




CONSEJEROS COMUNES ENTRE EMPRESAS NAVIERAS - A
 GRAFICO No 5

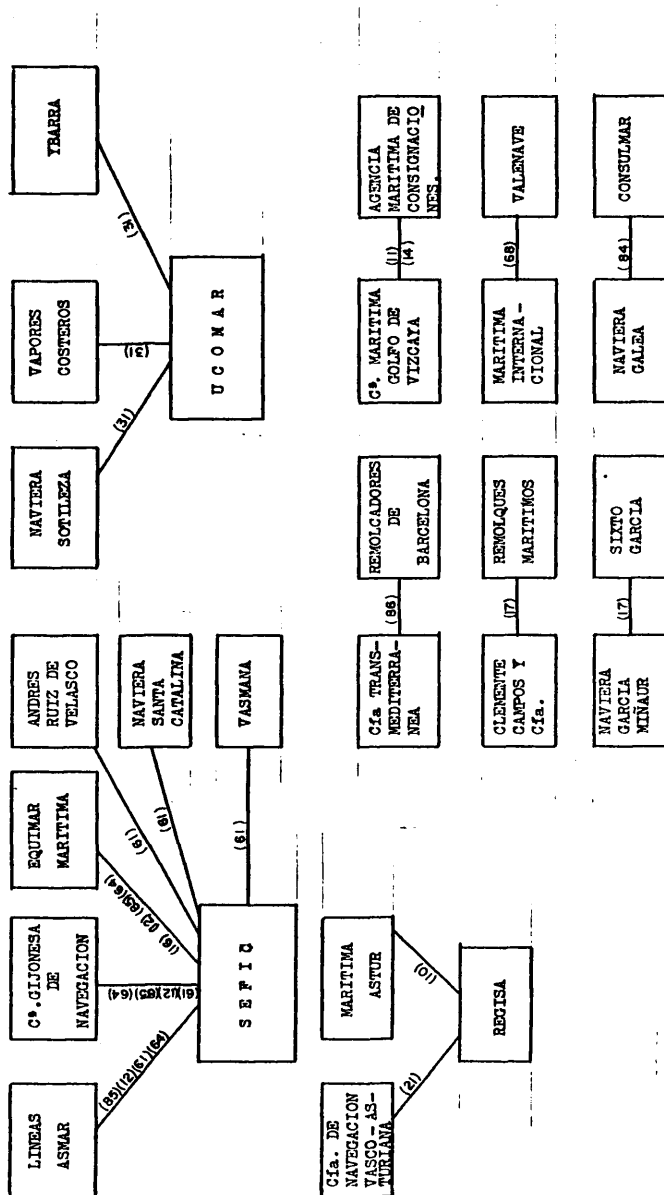


■ : Cuatro consejeros comunes
 FUENTE : IBIDEM



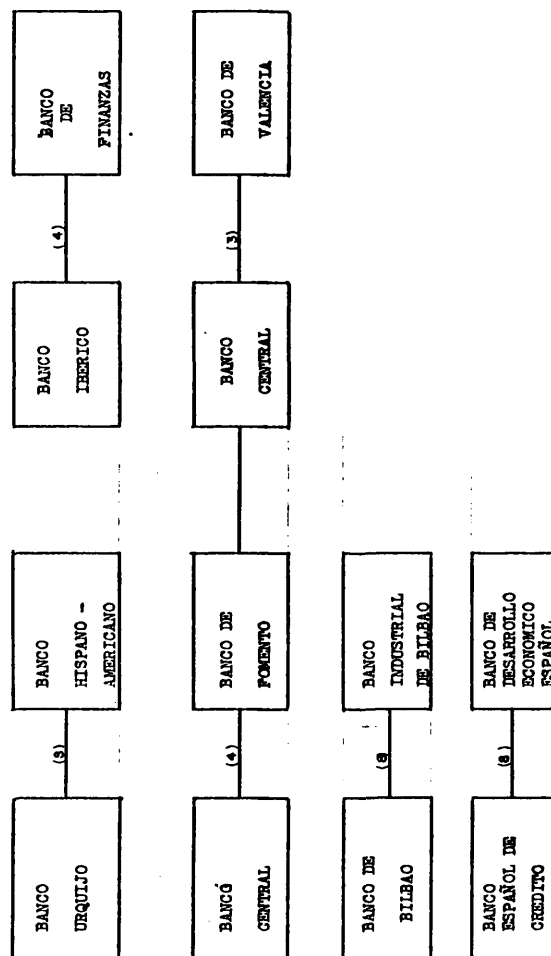
FUENTE : IBIDEM

GRAFICO n° 7



FUENTE : "ANUARIO ESPAÑOL DE EMPRESAS" 1.975 Y S.I.M.M.

RELACIONES ENTRE SI DE LOS BANCOS QUE DOMINAN EN LAS NAVIERAS (1.975) ■
 GRAFICO N° 8



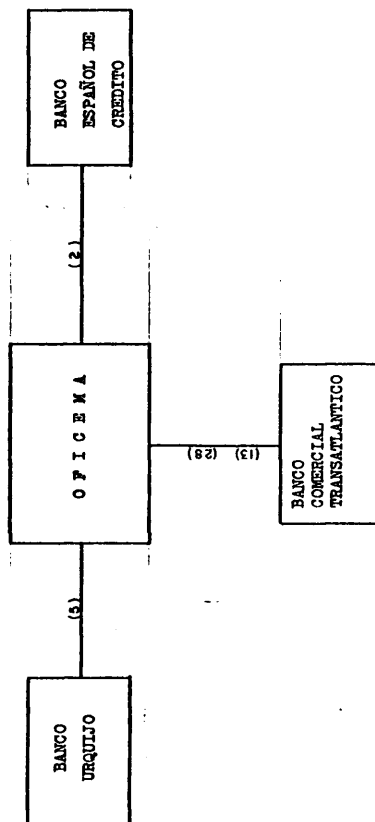
■ : Aquí, los números sobre las líneas indican la cantidad de consejeros comunes.

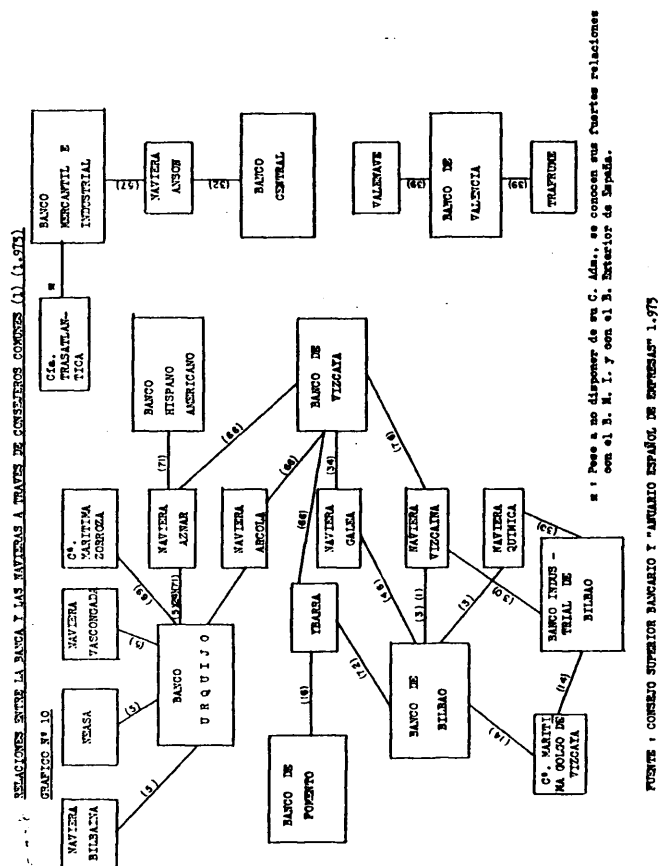
FUENTE : CONSEJO SUPERIOR BANCARIO

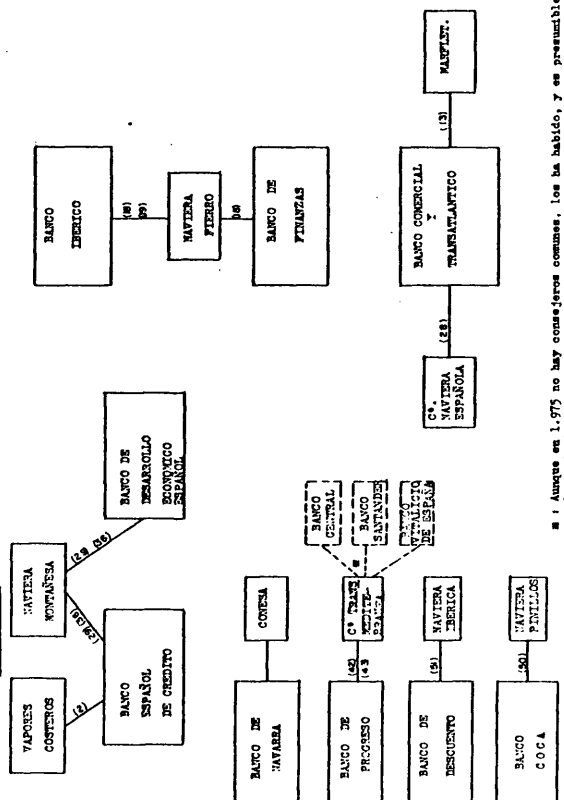
BANCOS CUYOS CONSEJEROS FORMAN PARTE DE LAS COMISIONES PERMANENTES Y

DELEGADA DE OFICINA (1.975)

GRAFICO N° 9







m : Aunque en 1.975 no hay consejeros comunes, los ha habido, y es presumible que las relaciones continuen.

FUENTE : CONSEJO SUPERIOR BANCARIO Y "ANUARIO ESPAÑOL DE EMPRESAS" 1.975

RELACION DE CONSEJEROS UTILIZADA EN LA
ELABORACION DE LOS GRAFICOS ANTERIORES

- 1 - Aguirre y Olabarri, Jaime de
- 2 - Alvarez de Estrada-Luque, Luis
- 3 - Ampuero Gandarias, Pedro
- 4 - Anchustegui Nardi, José Luis
- 5 - Aznar Coste, Eduardo
- 6 - Aznar Coste, Luis
- 7 - Aznar y Ibarra, Juan Antonio
- 8 - Aznar y Zabala, Ramón
- 9 - Aznar Ibarra, Juan Luis
- 10 - Alvargonzalez Caso, Carlos
- 11 - Bravo Pacheco, Gonzalo
- 12 - Celaya Atirrasagas, Francisco
- 13 - Crenades Adaro, Javier
- 14 - Delclausx y Barrenechea, José Manuel
- 15 - Dalmases y Villavechia, Ramón
- 16 - Enciso Calvo, Angel
- 17 - Egosco Zabala Salazar, José
- 18 - Fierro Viña, Antonio
- 19 - Fierro Viña, Alfonso
- 20 - Fierro Viña, Ignacio
- 21 - Figaredo Seca, Vicente
- 22 - Franco Bahamonde, Nicolás
- 23 - Gandarias Urquijo, Juan Manuel
- 24 - Gandarias Urquijo, Pedro Pablo
- 25 - Garcia Castillo, Francisco
- 26 - Garcia Castillo, Jesús
- 27 - Garcia Miñaur, Alfonso

- 28 - Garcia Monte Lopez, Alfonso
- 29 - Garnica y Mansi, Pablo
- 30 - Gomez y Alonso de Celada, Juan María
- 31 - Gorbeña y Renobables, Ramón
- 32 - Güel y Marcos, Juan Alfonso (Marqués de Comillas)
- 33 - Guzmán Horn, José Rafael
- 34 - Guzmán y Martínez, Rafael
- 35 - Guzmán Uribe, Luis
- 36 - Herrera Fernández, Juan
- 37 - Ibarrondo Frias, Eduardo
- 38 - Ibarrondo Frias, Ignacio
- 39 - Iborra Martínez, Vicente
- 40 - Junquera Adaro, Claudio
- 41 - Junquera Adaro, Asunción
- 42 - March Delgado, Juan
- 43 - Minobis Guillaume, Rogelio
- 44 - Mora Garay, Julio de la
- 45 - Moreno Torres, José (Conde de Santa María de)
- 46 - Orgegozo y Gangoiti, José
- 47 - Oriol y Ibarra, Miquel
- 48 - Pereda Aparicio, Fernando
- 49 - Pereda Aparicio, Luis
- 50 - Pérez Maura, Jaime
- 51 - Prado y Colón de Carvajal, Diego de
- 52 - Ramirez Escudero, Adolfo
- 53 - Ramirez Escudero Ibarra, Adolfo
- 54 - Ramirez Escudero Valdés, Adolfo
- 55 - Ramirez Escudero Valdés, José Antonio
- 56 - Ramirez Escudero Valdés, María Dolores

- 57 - Ramón de San Pedro, José María
- 58 - Ruiz de Velasco, Francisco Manuel
- 59 - Ruiz de Velasco, Mauricio
- 60 - Ruiz de Velasco Ortiz, José Luis
- 61 - Ruiz de Velasco Oria, Juan
- 62 - Satrustegui y Fernandez, Enrique
- 63 - Satrustegui y Fernandez, Ignacio
- 64 - Segui, Andrés
- 65 - Mercada, Carlos
- 66 - Sendagorta Aramburu, Enrique
- 67 - Sendagorta Aramburu, Jesús
- 68 - Sullá Badie, Francisco
- 69 - Urquijo y Eulate, Ignacio
- 70 - Urquijo y Landecho, Luis (Marqués de Bolarque)
- 71 - Usesa y López González, Luis
- 72 - Ibarra Churruca, Emilio
- 73 - Ibarra & Ibarra, Luis
- 74 - Ibarra y Mendaro, José María d.
- 75 - Ibarra y Mendaro, Juan
- 76 - Ibarra y Oriol, Luis María
- 77 - Zabala Achutegui, Ignacio
- 78 - Zabala Aqueche, José Ignacio
- 79 - Zabala y Aqueche, Manuel
- 80 - Zabala y Aqueche, Margarita
- 81 - Zabala y Aqueche, Santiago
- 82 - Zabala y Aqueche, Vicente
- 83 - Zabala Garitagoitia, Concepción

511

170

- 84 - Zubiaga Aldecoa, Ramón
- 85 - Avancini García, Guillermo
- 86 - Pastor Ernesto, Anastasio
- 87 - Churruca Barrie, Jorge
- 88 - Barral Soriano, Juan
- 89 - Buxó-Dulce de Abaigan
- 90 - Tintoré Piñeiro, Joaquín María
- 91 - Ojeda Fernández, Angel

CUADRO I ARMADORES DE LA FLOTA DE TRANSPORTE
ESPAÑOLA DE ACUERDO CON LA INFORMACIÓN
SUMINISTRADA POR DISTINTAS FUENTES
(a 31-12 de cada año)

	INE Arm. Transp.	OFICEMA ASOCIADOS	OTRAS Arm. Transp.
1955		84	
1960	247	107	
1964	247		
1965	220	107 (5)	
1966	206		352 (a)
1967	199		
1968	181		
1969	172	157 (7)	295 (b)
1970			326 (c)
1971		147 (8)	
1972		138 (12)	
1973		139 (1)	617 (d)
1974		139 (1)	
1975		144 (1)	355 (e)
1976		139 (1)	395 (f)
1977			
1978		157 (1) (a 15-6)	
1979		147 (15) (a 15-7)	
1980		138 (15) (a 15-3)	

- NOTAS: (a) Plan desarrollo
 (b) Director de Oficema, CHAPA R. "La Marina Mercante 1979"
 (c) GRAÍÑO, Amalio Director General de Navegación, ICE, oct. 72
 (d) "Rotación" nº 64, enero 1964 (armadores de más de 150 TkB, seguramente incluyendo pesca).
 (e) PLANIFICACION TRANSPORTES INTEGRADOS- IETC "Los transportes marítimos" T. III pag. 165 y otros.
 (f) Sardo O.C. pag. 20

CUADRO II

REPÚBLICA FEDERAL ALEMANA
SITUACIÓN DE LAS EMPRESAS NAVIERAS
EL 1 DE DICIEMBRE DE 1971

a) Por número de buques

Número de buques por Empresas	NAVIERAS		TRB	
	Número	%	Número	%
1.....	31	20,9	308.779	4,0
2-5	53	35,8	1.031.019	13,3
6-10	40	27,0	2.020.209	26,0
11-12	18	12,2	2.126.574	27,3
21 ó más	6	4,1	2.292.366	29,4
TOTAL	148	100,0	7.778.947	100,0

b) Por tonelaje

Tonelaje por Em- presas en TRB	NAVIERA		TRB	
	Número	%	Número	%
Hasta 5.000	37	25,0	91.433	1,2
De 5.001 a 20.000	41	27,7	435.130	5,6
De 20.001 a 50.000	33	22,3	1.071.097	13,8
De 50.001 a 100.000	19	12,8	1.227.781	15,8
De 100.001 a 300.000	10	6,8	1.555.283	20,0
Más de 300.000 ...	8	5,4	3.398.223	43,7
TOTAL	148	100,0	7.778.947	100,0

CUADRO III

E S P A Ñ A

SITUACION DE LOS BUQUES DE LA PRIMERA Y
SEGUNDA LISTAS EN 1 DE ENERO DE 1.971
(Por número de empresas, buques y TRB)

TRB	Número de Empresas	Número de Buques	TRB
Menores de 500.....	138	148	32.165
De 500 a 1.000.....	46	89	33.547
De 1.000 a 5.000.....	72	172	187.002
De 5.000 a 10.000.....	26	78	182.446
De 10.000 a 20.000.....	18	99	253.725
De 20.000 a 50.000.....	11	49	352.045
De 50.000 a 80.000.....	5	16	272.468
De 80.000 a 100.000.....	1	4	93.046
De 100.000 a 150.000.....	1	3	133.068
De 150.000 a 200.000.....	5	100	838.932
De 200.000 a 250.000.....	3	69	674.021
T O T A L	326	827	3.054.465.-

FUENTE : GRAINO, A. citado en el cuadro anterior.

CUADRO IV

ARMADORES DE BUQUES DE TRANSPORTE, POR NUMERO DE BUQUES
I TONELAJES. 1.969 - 1.970

BUQUES	TONELAJE (T. R. B.)					
	TOTAL	Hasta 1.000	De 1.001 a 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 Mas de a 150.000	Mas de 150.000
TOTALES.....	172	84	84,8% 52	21	10	5
Hasta 2 Buques...	96 55,8	68	26	2	-	-
De 3 a 5 Buques..	39	12	17	5	4	1
Más de 5 Buques..	37	4	9	14	6	4

FUENTE: INE, 1.971

CUADRO V

SITUACION DE LOS BUQUES DE LA 1ª y 2ª LISTA EN 31-12-1966

(por número de Empresas, Buques y T.R.B.)

	<u>Nº EMPRESAS</u>	<u>Nº BUQUES</u>	<u>T.R.B.</u>
Menores de 1.000 T.R.B.	231	285	76.352
De 1.000 a 5.000 "	66	142	165.209
De 5.000 a 10.000 "	26	98	173.700
Más de 10.000 "	10	63	143.612
Más de 20.000 "	11	66	366.586
Más de 50.000 "	1	8	53.544
Más de 80.000 "	2	20	174.769
Más de 100.000 "	2	31	254.514
Más de 150.000 "	3	123	580.227
TOTAL	352	836	1.987.513

FUENTE: Segundo Plan de Desarrollo

CUADRO VI

ARMADORES DE BUQUES DE TRANSPORTE
SEGUN EL NUMERO DE BUQUES Y TONE-
LAJE, EN 1.964.

B U Q U E S	TONELAJE (T.R.B.)					
	TOTAL	Hasta 1.000	De 1.001 a 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50001 a 150000	Más de 150000
	%	%				
TOTAL....	247	150 60,7	69	19	8	1
Hasta 2 buques	166 67,2	131	33	2	-	-
De 3 a 5 Buques	42	14	21	5	2	-
Más de 5 Buques	39	5	15	12	6	1

FUENTE : INE, 1960

CUADRO VII

COMPAÑIAS ARMADORAS ESPAÑOLAS CLASIFICADAS POR GRUPOS,
SEGUN EL TONELAJE TOTAL DE SUS BUQUES (31-12-75)

TONELAJE DE R.B.	Nº de Compañías	Nº de Buques	T.R.B.	Buques	% T.R.B.
Más de 200.000	51,4	70	1.538.270	8,6	38,0
Entre 200.000 y 100.000	82,2	98	1.118.106	12,1	21,8
Entre 100.000 y 50.000	102,8	50	735.044	5,2	14,3
Entre 50.000 y 20.000	102,8	48	334.353	5,9	6,5
Entre 20.000 y 10.000	125,9	119	273.251	14,7	5,3
Menos de 10.000	30.184,8	434	1.135.096	53,5	22,1
TOTAL	355	819	5.134.120	100	100

FUENTE: Planificación y Transportes Integrados -I.E.T.C.
Tomo III pag. 166

CUADRO VIII

PORCENTAJE QUE REPRESENTAN LAS MAYORES
EMPRESAS EN EL TONELAJE TOTAL

AÑOS							
Nº	ORDEN	1.945	1.950	1.960	1.970	1.975 *	1.978
1		15,0	16,4	11,8	7,4	7,4	7,4
2		10,9	11,1	10,5	7,0	6,7	4,5
3		10,4	10,4	9,4	6,6	6,0	4,3
4		8,4	9,0	7,6	5,6	5,1	3,2
5		7,6	7,2	4,4	5,5	4,8	3,1
6		3,7	3,2	3,2	5,5	3,7	3,0
7		2,6	2,9	3,1	5,5	3,3	2,4
8		2,5	2,4	3,0	5,2	3,3	2,1
9		2,2	2,4	2,2	4,4	2,5	2,0
10		1,8	2,0	2,2	3,0	2,5	1,6
11		1,4	1,9	1,9	2,2	2,3	1,4
12		1,4	1,6	1,8	2,0	2,1	1,4
13		1,4	1,4	1,6	1,8	2,1	1,2
14		1,4	1,4	1,5	1,8	1,8	1,1
15		1,3	1,4	1,4	1,7	1,8	1,1
Σ		72,1	74,8	65,6	65,1	55,3	39,9

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de 2.O, 13.,

* los datos de 1.975, elaborados a partir de PLANIFICACION Y
 TRANSPORTES INTEGRADOS- I.E.T.C., 1977, O.C., vol. III pag. 167
 y ss.

CUADRO IX

GRADO DE CONCENTRACION DE EMPRESAS "AVIERAS"
EN ALGUNOS PAISES MARITIMOS
(Situación el 1 de julio 71)

PAIS	Tonelaje Total (Millones TRB)	Participación de las diez navieras más importantes	
		(Millones TRB)	%
R. P. Alemana	7,78	3,92	50,4
Francia	7,01	3,92	55,9
Inglaterra	27,34	9,20	33,6
Italia	8,14	2,44	30,0
Japón	30,51	12,78	41,9
Países Bajos	5,27	4,00	75,9
Noruega	21,72	7,33	33,8
España (1)	3,05	1,7	56,9

NOTA: (1) Datos a 1-1-1971

FUENTE: GRATINO A. ICE, octubre 1972, y s. propia.

CUADRO X

EMPRESAS PRESENTES EN LA COMISION
DELEGADA, GRUPO DE REPRESENTACION
- 1.955, 1.960, 1.965, 1.970, 1975
- 1.980 -

	1.955	1.960	1.965
MARITIMA COLONIAL Y DE COMERCIO		x	
NAVIERA LAGOS, S.A.		x	
PEDRO MENENDEZ ALVAREZ		x	x
NAVIERA DE CASTILLA (B)			x
TRANSPORTE DE PETROLEO		x	
CIA DE N. VASC-ASTURIANA		x	x
CIA TRANSMEDITERRANEA	+	x	x
NAVIERA AZNAR	x	x	x
IBARRA Y COMPAÑIA	x	x	x
EMPETROL (d)			
CEPSA		x	x
NAVIERA VIZCANA			x
PONTE NAYA			
TACSA	x	x	x
MARCOSA			x
MARITIMA NORTE			
CIA MARITIMA ZORROZA			x
CIA NAVIERA ESPAÑOLA, S.A.	x	x	x
MIRO, S.A.			
NAVIERA STA. CATALINA			
NAVIERA MALLORQUINA			
FLETAVENTOS MARITIMOS			
IBERTANQUES			
NAVIERA FIERRO			
CIA MARITIMA RIO GULF			
E.N. ELCANO	x	x	x
CAMPESA	x	x	x
CIA NAVIERA VASCONGADA	x	x	x
CIA MARITIMA NERVION	x	x	x
NAVIERA PINILLOS	x		
NAVIERA MOREY	x		
CIA FRUTERO VALENCIANA NAV.	x	x	x
N. EXPORTACION AGRICOLA	x		
CARLOS BELTRAN, S.A.	x		
ROMUALDO ALVAROGONZALEZ	x		
NAVIERA BILBAINA	0	x	x
NAVIERA ARTOLA			
ASOCIACION NAVIEROS ASTURIAS			x
VAPORES COCTEROS			x
CONSULORIO MARITIMO DE BILBAO			x
TRANSPORTES FRUTEROS MEDITERRANEOS			

(Cont. CUADRO X)

EMPRESAS PRESENTES EN LA COMISION DELEGADA
 GRADO DE REPRESENTACION. 1.952, 1.960, 1965
 1.970, 1.975, 1.980 -

	1.970	1.975	1.980
	N E I N E I	GT	PCB I
MARITIMA COLONIAL Y DE COMERCIO			
NAVIERA LAGOS, S.A.			
PEDRO MENENDEZ ALVAREZ			
NAVIERA DE CASTILLA(B)	x		
TRANSPORTES DE PETROLEO			x
CIA DE N. VASCO-ASTURIANA			
CIA TRASMEDITERRANEA	x	x	x
NAVIERA AZNAR	x	x	x
YBARRA Y CIA	x	x	x
EMPETROL (d)	x	x	
GEPSA	x	x	x
NAVIERA VIZCAINA	x	x	x
PONTE NAYA	x		x
TACSA	x		
MARCOSA	x		
MARITIMA NORTE	x		
CIA MARITIMA ZORROZA	x		
CIA NAVIERA ESPANOLA, S.A.	x		
MIRO, S.A.	x		
NAVIERA STA. CATALINA			
NAVIERA MALLORQUINA			
FLETAMENTOS MARITIMOS			
IBERTANQUES			
NAVIERA FIERRO			
CIA MARITIMA RIO PULP			
M. N. ELCANO			
CAMPESA			
CIA NAVIERA VASCONGADA			
CIA MARITIMA NERVION			
NAVIERA PINILLO			
NAVIERA MOREY			
CIA FRUTERO VALEN			
CIA NAV/			
N. EXPORTACION AGRICOLA			
CARLOS BELTRAN, S. A.			
ROMUALDO ALVAROGONZALES			
NAVIERA BILBAINA			
NAVIERA ARTOIA			
ASOCIACION NAVIEROS ASTURIAS			
VAPORES COSTEROS			
CONSULTORIO MARITIMO DE BILBAO			
TRANSPORTES FRUTEROS MEDITERRANEO			

(Cont. CUADRO X)

	1955	1960	1965	1970	1975	1980
	N E I N E I G T F C B I					
NAVIERA QUIMICA				X	X	X
NAVIERA DE CANTABRIA				X	X	
GURMENSINDO DE JUNQUERA				X	X	
N. COMERCIAL MASQUES				X	X	
N. LETASA					X	
AS. N. ASTUR-ANDALUZA			X			
N. ECO, S.A.			X			
Cia VALENCIANA DE NAVEGACION			X			
N. ANODIEL, S.A.			X			
Cia. NAVEGACION MARASIA						X
C. NAVEGACION VAPOR ANSORA, S.A.						X
N. EUROMAR						X
ARTAGA Y Cia, S.A.						X
BUTANO, S.A.						X
NAVIERA ALVAR GONZALEZ, S.A.						X
JOAQUIN DAVILA						X
Cia/ TRASATLANTICA	X	X	X	X	X	X

Fuente: Elaboración en base a Memorias anuales de OPIGNA y ANAVE

- X- Miembro
- X- Permanente
 - Presidente
 - Vicepresidente
 - Vicepresidente 1º
 - Vicepresidente 2º
- N- Vocales Notas
- E- Vocales Elegidos
- I- Vocales Invitados

- (a) 1980 son por grupo de tonelaje y presidentes de Comisión de Buques (GI - PCB), además de estos al amparo del artº 18, eran vocales.
- (b) Se trata de Fernando Nª Penada Aparicio, que aparece en 1.960 en la C. D. sin consignar empresa; 1.970 aparece en C. D. nato por "N. Cas tilla" y en G. P. por "T. de Petroleros".
- (c) Personaje al que no se consiguió flota y que aparece en 1960 y 1.965 en 1.970 como Refinería de Petróleo de Zombombrens.

CUADRO XI
EVOLUCION DE LA FLOTA DE LAS MAYORES EMPRESAS
DEL SECTOR

		1.940	1.945	1.950	1.955	1.960
TOTAL PETROLERAS						
"FLETAMENTOS MARITIMOS"	Nº TRB					
N. VIZCANA	Nº TRB					2
N. ARTOLA	Nº TRB					26
TOTAL GRANELLERAS						
" N. AZNAR	Nº TRB		38 145	41 168	35 150	34 156
N. VASCONGADAS	Nº TRB	6 33	5 18	9 30	7 24	9 37
N. BILBAINA	Nº TRB					8 32
LINEAS AZNAR	Nº TRB					
TOTAL LINEAS REGULARES						
CIA TRASATLANTICA	Nº TRB		5 36	5 33	7 61	8 73
CIA N. MARASIA	Nº TRB					
YBARRA	Nº TRB		21 74	21 74	19 69	16 51
M. DEL NORTE	Nº TRB					
N. EXPORT. AGRICOLA	Nº TRB					
TRANSP. FRUT. DEL M.	Nº TRB					
TOTAL CAROTAJE						
CONTENEMAR	Nº TRB					
ANTONIO AMAS	Nº TRB					
N. DEL ATLANTICO	Nº TRB					
CIA TRANSMEDITERRANEA	Nº TRB		37 81	39 93	36 92	42 125

FUENTE: LISTA OFICIAL DE BUQUES; OFICINA Y ANAVE

Cont. CUADRO XI

1.965	1.965	1.970	1.974	1.978	1.980	
						Construcción
						(3) 2 "
						(4) 1 "
						(5) 1 "
						(6) 1 "
TOTAL PETROLERAS						
1	2	3	4	4	7	
1	58	133	342	342	727	
6	10	11	7	9	9	
85	41	167	274	247	604	
1	2	1	5	5	5	
13	28	51	194	239	270	
TOTAL GRANELERAS						
22	22	21	12	9	7	
119	(5) 139	158	120	75	74	
7	8	7	10	9		
88	60	67	95	86		
6	7	7	9	7	6	
38	(6) 68	63	89	78	75	
TOTAL LINEAS REGULARES						
7	8	13	9	9		
57	60	79	42	42		
2			4	(3) 6	5	
6			21	38	35	
9	9	11	6	4	3	
47	47	49	53	26	1	
		14	14			
		10	20			
7	6	6	8	(4) 8	7	
19	16	13	11	11	12	
2	9	(8) 10	9	8	3	
3	11	12	12	11	1	
TOTAL CABOTAJE						
			10	18	19	
			13	24	16	
			15	9	5	
			5	3	2	
2	2	3	6	7	7	
5	5	7	13	16	16	
41	42	41	40	37	29	
152	171	158	172	153	131	

Fuente: Lista Oficial de Buques, OFICEMA Y ANAVE

GRANDES EMPRESAS: Ingresos 1976-79

	Nº. de orden entre las 1.500 primeras por ingresos	Variaciones anuales en %									
		1.977	1.979	1.976	1.977	1.978	1.979	1.977/76	1.978/77	1.979/78	
Transmediterránea	141	116	6.064	7.170	10.163	11.478	18	42	13		
E.N. ELCAÑO	414	374	1.421	2.734	4.184	4.487	92	53	7		
NAVIERA VIZCAINA	317	426	1.883	3.463	3.961	3.907	84	14	- 1		
CONTINENTAL	573	447	1.800	2.080	3.487	3.780	16	68	8		
TRANSATLANTICA ESPAÑOLA	497	524	1.869	2.515	2.869	3.258	74	24	14		
IBERIA Y COMP.	430	590	2.130	2.606	2.589	2.965	22	- 1	15		
UCONA	747	656	1.200	1.600	2.435	2.653	33	52	9		
NAVIERA MARASIA	929	700	1.480	1.300	2.100	2.470	- 12	62	18		
NAVIERA ARTOLA	445	802	1.769	2.515	1.914	2.190	42	- 24	14		
NAVIERA AZNAR	526	871	2.090	2.210	2.350	2.000	6	6	-15		
FLETAJENTOS MARITIMOS	556	953	2.006	2.128	2.344	1.850	6	10	- 20		
NAVIERA FIERRO	1.278	1.249			1.150	1.400	-	-	22		
CONTINENTAL	1.172	1.304	975	1.030	1.230	1.325	7	19	8		
NAVIERA PINILLOS	1.291	1.356			1.077	1.260	-	-	17		
NAVIERA VASCONGADA	1.160	1.465	987	1.044	1.147	1.206	6	10	5		

FUENTES: FOMENTO DE LA PRODUCCION Y ELABORACION PROPIA

CUADRO XIII

GRANDES EMPRESAS;
PLANTILLA 19/e/79

EMPRESAS	1.976	1.977	1.978	1.979	VARIACION 1.976/79
TRANSMEDITERRANEA	4.457	4.500	3.636	3.253	-27
E. N. ELCANO	494	579	604	610	24
NAVIERA VIZCAINA	407	624	670	633	44
CONTENEMAR	936	930	980	900	-4
TRANSATLANTICA ESPAÑOLA	490	466	509	558	14
YBARRA Y COMPAÑIA	1.030	838	720	689	-33
AUCONA	800	800	799	800	0
NAVIERA MARASIA	362	347	375	375	4
NAVIERA ARTOLA	376	375	335	347	-8
NAVIERA AZNAR	1.100	1.050	1.010	900	-18
FLETAMENTOS MARITIMOS	398	315	10	10	-97
NAVIERA FIERRO			250	300	
CONDEMINAS	185	200	120	108	-42
NAVIERA PINILLOS			320	320	
NAVIERA VASCONGADAS	397	419	437	357	-10

FUENTE: IBIDEM

CUADRO XIV

GRANDES EMPRESASINGRESOS POR EMPLEADO 1.977 y 1.979

	<u>1.977</u>	<u>1.979</u>
TR D	1'5	3'5
EME	4'7	7'3
NVz	5'5	6'1
Cante	2'2	4'2
TRT.ES	4'9	5'8
YB	3'1	4'3
AUC	2'0	3'3
RM	-	6'5
N.ArT	6'7	6'3
N.A2	2'1	2'2
FM	6'7	-
NF	4'1	4'6
Cande	5'1	12'2
NP	3'2	3'9
N.Vag.	2'4	3'3

Fuente : Fomento de la Producción y
Elaboración propia.

CUADRO XV

GRANDES EMPRESASVALOR AÑADIDO 1976-7 Y 1979

<u>Empresas</u>	<u>1.976</u>	<u>1.977</u>	<u>1.979</u>	<u>Variación anual 1979/76</u>
TRD	3.252	3.500	5.834	79
E.N.E.	861	1.749	2.508	191
N.V2.	1.282	1.988	2.468	93
Cante	-	-	-	-
TRE Es	616	728	1.241	102
YB	593	603	934	58
AUC	-	-	1.116	-
N.M.	400	464	896	124
N.ART	1.057	1.240	998	- 6
N.A2	-	-	-	-
F.M.	2.007	1.932	1.555	- 23
N.F.	-	-	-	-
Cande	-	-	140	-
N.P.	-	-	-	-
N.Vag.	453	529	535	18

Fuente . Ibidem

CUADRO XVI

GASTOS IMPUESTOS

BENEFICIOS Y BENEFICIOS POR EMPLEADO 1979, 1977

Deprenas	1.979		1.977	
TRD	392,1	120,5	260,0	57,7
E. N. E.	- 437,3	- 716,8	52,0	89,8
H. V2.	- 484,5	- 765,4	83,7	134,1
Cante	-	-	-	-
Tri. Ed.	- 48,7	- 87,2	26,9	57,7
YB	- 110,2	- 159,9	- 37	4,4
AUC	19,5	24,3	-	-
H. H.	-	-	-	-
N. Art	1.256	- 361,9	- 66,2	- 176,5
N. A2	-	-	-	-
F. H.	285,9	8.590	97,4	626,6
N. F.	-	-	-	-
Comle	8,9	82,4	10,5	30,2
IP	-	-	-	-
H. Vang.	- 54,4	- 152,3	7,8	18,6

Fuente : Ibidem

CUADRO XVII

GRANDES DEPÓSITOS

SITUACIÓN RECURSOS PROPIOS Y RENTABILIDAD R⁰ / R¹ EN 1977 Y 1979

Depositos	Rotación	1.977		1.979	
		Recursos Propios	Rentabilidad %	Recursos Propios	Rentabilidad %
TRD	2'4	2.950	8,81	8.927	4,4
ENE	1'2	2.216	2,34	3.304	- 13,2
N V2	1,4	2.322	3,60	2.959	- 16,4
Cante	2,7	750	0,00	-	-
Tri Es	5,9	391	6,86	952	-5,1
YB	3,0	858	0,43	516	- 21,3
AUC	3,5	450	0,00	668	2,9
RM	-	725	1,44	683	-
N. Art	0,9	2.704	2,44	5.343	- 23,5
N A2	0,8	2.472	0,00	2.515	-
F H	0,9	2.199	8,97	3.476	8,2
N F	0,0	-	-	-	-
Caude	4,1	250	0,00	160	5,6
N P	0,00	-	-	-	-
N. Vang.	0,74	1.047	0,71	943	- 5,8

Fuente : Ibidem

CUADRO XVIII

GRANDES EMPRESAS: INVERSION

1.978 - 1.979

EMPRESAS	1.978	1.979
TRANSMEDITERRANEA	92	3.253
E. N. ELCANO	3.233	6.694
NAVIERA VIZCAINA	50 ^u	192
CONTENEMAR	341	-
TRASATLANTICA ESPAÑOLA	5	1.111
YBARRA Y COMPANIA	- -	-
AUCONA	-	466
NAVIERA MARASIA	-	-
NAVIERA ARTOLA	37	-
NAVIERA AZNAR	-	-
FLETAMENTOS MARITIMOS	-	-
NAVIERA FIERRO	-	-
CONDEMINAS	-	2
NAVIERA PINILLOS	-	-
NAVIERA VASCONGADA	55	-

FUENTE: IBIDEM

CUADRO XIX

GRANDES EMPRESASCASH FLOW 1977 1979

<u>Empresas</u>	<u>1977</u>	<u>1979</u>
TRD	950	1.477
ENE	652	457
N Vs	954	339
Conte	-	-
TRT E.	184	390
YB	-	-
AVC	-	70
NM	-	-
NART	555	284
NA2	-	-
F.M.	1.862	1.512
NF	-	-
Conde	80	19
N.P.	-	-
N.Vag.	137	45

Fuente : Ibidem.

CUADRO XX

BENEFICIOS DE ALGUNAS EMPRESAS NAVIEBAS1.930, 1.935, 1.940, 1.950

	AZNAR	Cía General de navegac.	Cía Transmedi- terianes	M. del Nervión	N. Veg conga- das	N. Bil dains	TOTAL
1.930	5,8	-	7,9	1,5	1,6	-	
1.935	2,3	-	5,2	0,4	0,5	-	
1.940	33,5	1,6	7,8	5,7	5,1	6,1	
1.941	46,2	1,7	8,1	8,5	7,3	10,7	
1.942	36,1	1,8	7,3	10,6	7,9	11,1	
1.943	32,8	3,2	7,0	14,7	5,1	13,0	
1.944	54,9	2,8	12,2	19,6	3,4	8,7	93,8
1.945	57,6	2,7	12,2	18,2	8,2	8,9	101,4
1.946	54,8	2,8	21,0	19,6	3,5	2,3	96,8
1.947	39,6	2,0	11,0	13,6	6,1	6,2	74,4
1.948	24,5	3,6	11,1	8,7	4,8	4,8	55,0
1.949	27,1	4,4	19,3	7,9	9,3	4,8	70,6
1.950	19,8	3,1	25,0	9,7	10,8	4,8	70,1

FUENTE: Datos del Balance de cada una de ellas.

CUADRO XX-a

COPIZACION DE LOS VALORES NAVIEROS
E INDICE GENERAL DE RENTA VARIABLE
1.940-1.978

AÑOS	NAVIEROS	GENERAL				
1940						
1941						
1942						
1943						
1944						
1945						
1946	933	235				
1947	1.237	321				
1948	980	229				
1949	720	192				
1950	755	186				
1951	941	205				
1952	938	207				
1953	910	201				
1954	930	222				
1955						
1956						
1957						
1958						
1959						
1960						
1961						
1962						
1963						
1964	64	233	ACC. COMRATACIO	NAV. Y PESCA)		
1965	54	228	10 ⁶ p.	ariac. anual		
1966	53	219	N. y Pesca	Total	Total	
1967	47	210				
1968	48	214				
1969	61	261	137	14.036	-35	-15
1970	76	248	89	11.928	60	13
1971	76	228	142	13.553	42	75
1972	68	252	201	23.817	66	42
1973	71	284	333	34.007	18	13
1974			272	38.650	-63	-4
1975			102	37.281	40	36
1976			143	50.853	16	-35
1977			166	33.188	-21	38
1978			130	46.126		

FUENTE: I.N.E.

CAPITULO VIII-LA PERSPECTIVA MUNDIAL

1.- INTRODUCCION

La perspectiva arroja un saldo de protección frente a escasos claros de libertad en el período comprendido entre la II^o Guerra Mundial y la crisis de los setenta en el cual -- coexiste también con una buena dosis de proteccionismo (agudizada por la progresiva presencia de los países "nuevos"). El paso más importante hacia la protección será la Navigation Act de Cromwell en 1651 por la que los ingleses intentan eliminar la competencia de los holandeses --más avanzados entonces en este transporte-- mediante la reserva de todo el tráfico marítimo con las colonias y la imposición de un gravamen a las mercancías que, procedentes de otros países, fuesen transportadas en buques no ingleses; ya antes disponían de reserva de bandera para las exportaciones (desde 1381). Sería también Inglaterra vanguardia en la adopción masiva de subsidios encubiertos en forma de pagos por el transporte de -- correos (1839). La mejora de posición relativa de aquel país y la nueva política económica con que se alinea, el librecambio, coherente con aquella posición, hace que avance en la aceptación progresiva del principio de libertad de navegación (tras la supresión de la Navigation Act en 1849) inspirado en el "Mare Liberum" de Grotio (1609). Pero no habrían de ser sólo los ingleses quienes aplicarían tal tipo de política sino que los franceses, por ejemplo, harán otro tanto en la segunda mitad del siglo XVII y, en -- culturas un poco más alejadas, sucederá algo similar (cierre del

Mar Negro a buques cristianos en la época del alto imperio otomano). A los motivos comerciales parecía estar unido el de las necesidades de defensa marítima que hace a algunos autores llegar a interpretar el viejo aforismo "el comercio sigue a la bandera" como que la forma de crecer comercialmente es disponiendo de una importante flota de defensa que protegiese a la mercante (1). Los aires liberales favorecieron al crecimiento de la Marina Mercante inglesa, al que no fue ajeno el crecimiento del comercio.

Dos pautas importantes en ese proceso de cristalización del liberalismo en la mar (en realidad al lado de esta no discriminación se mantenían medidas diversas destinadas a estimular las flotas de los propios países, con lo que una acepción amplia de la no discriminación debe ser matizada en tal sentido), constituyen la Convención de Barcelona de 20-IV-1921 y la de Ginebra de 9-XII-1923. Por la primera, se denuncia como perjudicial -- "... cualquier discriminación, ya sea de nacionalidad de una persona, como de la bandera de un barco, el origen de las mercancías ..."; por la segunda, las Partes Contratantes se concedían "... igual tratamiento que el acordado para sus propios buques...". En el devenir histórico los Organismos Internacionales han ido -- haciendo suyo este ideal; tal es el caso de la Liga de Naciones primero, la ONU después --aunque ésta muy condicionada ya por la pésima situación del transporte marítimo en banderas de los -- países en desarrollo-- y la IMCO, que tiene entre sus objetivos, "... alentar la erradicación de medidas discriminatorias y restricciones... que los gobiernos han aplicado a la navegación ...". (2).

Los motivos que suelen justificar el control o, en términos más amplios, la intervención en el tráfico marítimo por parte del Estado, son relativamente diversos. En un intento de clasificarlos puede señalarse (3):

- que se trate de prestar unos servicios no rentables para los particulares aunque sí rentables socialmente; - suele darse sobre todo en el tráfico interior marítimo y la vía de intervención más frecuente consiste en subvenciones a las empresas (públicas o privadas, son más frecuentes las primeras) que lo realicen, en grado diferente en función de la "no rentabilidad" privada de que se trate (en el límite, el Estado asume directamente, por medio de Empresas Públicas tal prestación cubriendo cualquier déficit).

- razones de defensa y seguridad nacional. - Habría que separar ambos casos para delimitar que en el primer supuesto se trata de controlar y apoyar para disponer, en su caso, de una eficiente Marina Mercante, AUXILIAR de la Guerra (por su transformación posible en instrumento bélico de máquinas y -- hombres (4) o a través de la prestación de unos servicios de transporte decisivos en tales momentos), mientras que en el segundo suele hacer referencia al papel estratégico que puede desempeñar la Marina Mercante en el abastecimiento -a veces de productos también estratégicos- de un país; tales motivos, profusamente utilizados en las etapas próximas a los conflictos bélicos (postguerra Mundial, Española, de Oriente Próximo...) y, en gene

ral, cualquiera que sea el momento, por los países con más fuerte participación en la conflictividad mundial, ha de ser relativizado en los países menos afectados por aquella (conflictividad) en lo que se refiere al primer aspecto (defensa), y quedar reducido a no muy elevada expresión en el segundo (problemas de abastecimiento a una parte del territorio en ultramar, cobertura de un porcentaje "estratégico" en algunos productos indispensables que pudieran verse afectados aunque fuera remotamente por problemas de transporte ...). El tipo de medidas de intervención que ha traído consigo este grupo de motivos se refiere a todas las existentes y, - más directamente, a condicionamientos en la construcción del buque (útil a fines militares), control de la actividad transporte en - momentos de conflictividad internacional (caso de España), reserva del mercado de transporte de algunos tráficos o productos ...

- no muy distantes de los anteriores están los motivos de "prestigio nacional" que suelen mezclarse normalmente con otros (económicos o de defensa). Pueden citarse como casos de este tipo la batalla entre los USA y U.K. por la máxima velocidad en el cruce del Atlántico o, en el caso español, cuando se presenta como uno de los motivos de apoyo (concretamente con la Ley de Crédito Naval de 1939) que nuestra bandera vuelva a ondear en los puertos de América Latina. Tales motivos suelen estar detrás del apoyo general, no existiendo normalmente medidas específicas de - intervención; pueden señalarse como posibles también, ciertas formalidades que se les exigen o exijían a las líneas regulares en los puertos en que "pasean el prestigio".

- si la motivación anterior va cediendo progresivamente, como mandan los cánones de un mundo de pragmatismo, los motivos de "balanza de pagos", característicos de casi todo los momentos de vida de la Marina Mercante, no sólo no se ven aminorados en su utilización sino que incluso aumentan con el tiempo (máxime en las formaciones sociales con desequilibrios exteriores). El intentar paliar un desequilibrio de balanza de pagos a base de una potenciación de la Marina Mercante puede ser contraproducente en un país que haya de importar los buques (5).

- la protección a la propia bandera (mediante tratado o cualquier otra forma de adhesión) suele tener como motivación más frecuente la existencia de unos costes de producción - del servicio superiores a los competidores. Este es verdaderamente el caballo de batalla entre proteccionistas y librecambistas no sólo aquí sino en cualquier otra rama de actividad.

- a veces la motivación va acompañada de razones de desaprobación política hacia otros países como base para - adoptar medidas restrictivas contra la libertad de tráfico marítimo de aquellos. Se trata de un supuesto verificable no sólo en - los casos de conflagración bélica sino de paz (?): restricciones al fletamento de Alemania Federal frente al Este Europeo, restricciones frente a Rodesia, Cuba ..., por no citar las consideradas "normales" en el caso de los países socialistas. Existen también otras manifestaciones del fenómeno que responden a situaciones de honda raíz histórica (los deseos de las excolonias de reducir o -

eliminar su dependencia de la antigua metrópoli), pero en la mayoría de los casos pertenecen a la hora presente o de pasado inmediato.

- en cualquier caso parece claro que la razón más importante de la intervención -apoyo- del Estado a su flota radica en la consi-
deración que para éste merece la Marina Mercante como medio de au-
mentar el empleo e ingreso del país. Así expresado, no parece hallar
se objeción alguna a este tipo de medidas; todo el problema para
ese país habría de consistir en ver si es la forma más eficiente de
asignación de sus recursos y en ponderar las "contestaciones" que
puedan provenir de otros países. El verdadero conflicto se plantea,
cuando esos objetivos se intentan cubrir a través del apoyo a un --
sector proporcionador de inputs para la Marina Mercante, para lo que
se sujeta a éste a la producción nacional; el caso apenas tiene ma-
nifestaciones en el contexto mundial del sector, pero es precisamen-
te el problema que se da en España. Los "libros de texto" suelen --
aceptar tales medidas con carácter temporal (el eterno problema de
los costes de ajuste de las reasignaciones de recursos), pero el -
ejemplo español no es precisamente "temporal" (salvo en el largo "
eje de la historia").

Los diferentes instrumentos de control existen--
tes en el mercado de transporte marítimo pueden clasificarse en pú-
blicos o no por tratarse de medidas adoptadas por el Estado o por -
sujetos privados; los ejemplos más claros consistirían en la aplica-
ción de cualquier medida de intervención pública, o las restriccio-
nes a la libre competencia que representan las Conferencias de Fle-
tes (privadas), aunque en ellas exista algún tipo de presencia de
uno o varios Estados a través de sus empresas o de cualquier modali

dad interventora. Puede tratarse de medidas orientadas a prohibir la participación de una o todas las banderas o de otorgar al alguna preferencia a la bandera propia. Puede, en fin, tratarse - de medidas de control, que otorgando una posición de mejora relativa a la bandera del país, no impida a otros competidores superarla, típico de los subsidios (postales, directos o indirectos) gubernamentales y de las Conferencias de Fletes (6). Desde otra perspectiva -al margen del sujeto que las establece-, puede hablarse de un grupo de medidas que prohíben efectivamente a ciertos buques la participación en ciertos tráficos, que agruparían aquellas que emanan de la autoridad del Estado encaminadas directamente a ello (al margen de que alguna no posea su apariencia, como por ejemplo un subsidio excesivamente elevado), frente a - otro grupo de control que otorga determinadas ventajas pero no - impide formal ni definitivamente la entrada de extraños en el -- mercado, al que pertenecerían las prácticas de las Conferencias de Fletes en el tráfico de línea y, en ciertos grados, las actuaciones de apoyo por parte del Estado en forma de subsidios o -- cualquier otra forma de ayuda similar.

De una manera amplia, los instrumentos de protección al sector pueden clasificarse en (7):

A.- Apoyo a la inversión

- A.1. financiación especial (cuantía o condiciones).
- A.2. reducciones o exenciones fiscales a la inversión.
- A.3. subsidio a la construcción.

B.- Apoyo a la explotación

- B.1. financiero: reacomodaciones del calendario de la deuda, -
dotación o apoyo a aumentos de liquidez (Instituto de Ga
rantías).
- B.2. fiscales: (habituales en el sector) amortizaciones anti-
cipadas, reservas desgravables por autoaseguro, desgrava
ción a inversiones.
- B.3. reserva de tráficos: cabotaje (generalizado en la prácti
ca totalidad de países), segmentos del tráfico exterior
(unilateral o bilateral).
- B.4. subsidios a la explotación: muy frecuentes en los tráfi-
cos de cabotaje de interés para la comunidad (insulares,
antieconómicos ...) como subsidios directos; excepcional
mente (Italia), subsidio directo a empresas estatales --
también en tráfico exterior; subsidio indirecto en la fi
nanciación (parcial) de las cargas de seguridad social;-
subsidio diferencial total (USA).
- B.5. diversos: ayudas a la formación (total o parcial), ayudas
a la modernización de instalaciones portuarias, ayudas -
a la investigación.

El primer grupo de instrumentos y medidas de apoyo tienen por objeto conseguir que el precio final del buque - para el armador sea competitivo. En tal sentido, este grupo de ayu das son más propiamente imputables al sector constructor naval -- que al mercante. El carácter irregular de estas medidas y la coli sión flagrante que suponen con las normas de libre comercio para

determinadas áreas (CEE, EFTA, e incluso las del GATT) suele confe
 rirle cierta oscuridad informativa en muchos países. Debe entender
 se, no obstante, que en el caso de los países europeos occidenta -
 les tales ayudas vienen a ser similares, por cuanto no se producen
 apenas movimientos en la contratación de buques de armadores de --
 unos países respecto a los astilleros de otro país del área; si, -
 sin embargo, existen contrataciones de buques en los países cons -
 tructores tradicionales (Japón) o no (Brasil, Singapur, Corea del
 Sur ...) (8). Con ello, se relativiza bastante, la importancia del
 desconocimiento detallado de los sistemas y cuantías reales de los
 apoyos a la inversión. Tiene interés, sin embargo, retener que las
 ayudas a la financiación de la inversión son la vía de competencia
 empleada por los países desarrollados frente a los que no lo son, -
 por disponer aquellos lógicamente de abundancia relativa de "factor
 capital", aunque tal situación no resulte muy sostenible a medio --
 plazo, si se produce adecuadamente el reajuste que estamos viviendo
 en la división internacional del trabajo.

El segundo grupo de medidas es el de las que
 recaen directamente sobre el sector. Las medidas fiscales, son vía
 ordinaria en la mayoría de los países para beneficiar a esta acti-
 vidad. La excepcionalidad es el rasgo de las medidas de reserva y
 subsidio al tráfico exterior -no así el interior y de cabotaje-, -
 aunque haya que reconocer su carácter creciente en los últimos --
 veinte años.

A través de las subvenciones, se practicó el -
 medio de apoyo más importante a la Marina Mercante hasta la Prime-
 ra Guerra; iniciada su aplicación en la flota mercante inglesa en

1839, su resultado fue tan positivo que puede afirmarse que otorgaron a la marina británica la delantera durante varios años. El -- ejemplo fue seguido por otros países -España uno (9)- llegando a dieciseis hacia la Primera Guerra con el mismo contenido mixto: - precio del transporte y un porcentaje próximo a la mitad del im - porte en concepto de subvención (como cosa habitual, los USA tam - bién destacan en ésto: hasta 1936 en que se cambió por otros ins - trumentos de protección, el importe pagado por el transporte del correo venía a ser de hasta cuarenta veces el coste del transpor - te). El efecto de los subsidios postales parece haber sido muy be - neficioso para las líneas regulares y apenas relevante para los - servicios tramp; tras la Segunda Guerra mundial su utilización en el mundo marítimo era poco significativa.

Durante siglos se han abonado a los armadores primas directas para el mantenimiento de una flota que podrá ser útil en caso de guerra. Parece que en Francia se hizo abundante - uso de este instrumento, en beneficio no solo de la Marina Mercan - te sino también de la construcción naval en el siglo XIX, aunque - sus resultados no fueron muy provechosos, por haber potenciado la aparición de un exceso de capacidad de buques de vela cuando los bu - ques de vapor estaban en auge. También Japón aplicaba este tipo - de subsidios en los momentos difíciles del comienzo de su flota - de vapor, con resultados altamente positivos. En Gran Bretaña -- existían -aunque no muy elevados- unos subsidios directos adicio - nales a los postales, pero habría de ser al amparo de la British Shipping Assistance Act de 1935 cuando los armadores de "tramp" - conseguirían el derecho a obtener subsidios a la explotación, si -

los fletes caían por debajo de los de 1929, condición que sólo se cumplió en 1935 y 1936; parece que a través del apoyo de aquella disposición se pudo abordar cierta racionalización del subsector y crear el Tramp Shipping Administration Committee, que posteriormente habría de bajar los precios a niveles competitivos y con -- ello ayudar al subsector más que con los subsidios. Italia es otro -- país en que se daban estas primas o subsidios directos a la explo- tación que, aunque preferentes para las líneas, no excluían a los servicios tramp. En términos generales puede hablarse de un cier- to auge de los subsidios directos en los países de cierta tradi - ción marítima entre las dos guerras mundiales y de posterior de- caimiento a partir de la Segunda como instrumento de protección.

Respecto a las reducciones fiscales, hay gran -- des dudas sobre su papel de ayuda (comparativa) porque si bien -- tendría ese carácter en relación a otras ramas de actividad inte - rior de los Estados, no es tan claro que pueda decirse lo mismo -- respecto a la misma actividad marítima entre los diferentes paí- ses, dado lo generalizado de cierto trato de favor fiscal hacia el mundo marítimo.

En realidad habría que hablar de dos fenóme - nos: preferencias de carga a favor del pabellón nacional (o de -- otro país con el que se ha acordado) y discriminación de bandera, porque aunque toda reserva de carga supone una discriminación pa - ra las restantes banderas, ésta puede no obedecer a la finalidad de establecimiento de preferencia o reserva alguna; así la prohi - bición a determinadas banderas de participar en el tráfico exte - rior de un Estado. A ellas puede unirse excepcionalmente la adop -

ción de diversas medidas sancionadoras de carácter político. Puede que, como sostienen algunos autores, una de las razones por las que los países tradicionalmente marítimos se hayan despegado progresivamente de la discriminación de bandera -no se olvide que fue precisamente Gran Bretaña, el país que más ardientemente defendió esta política en los siglos XVII a XIX, paradigma de la discriminación de bandera- consista en el efecto réplica que puede producirse en sus competidores (grave sobre todo si tienen capacidad político-militar o de financiación) y el desencadenamiento de una escalada general discriminatoria en el transporte marítimo, que a quien más perjudicaría precisamente es a aquellos países que más dependen de la actividad marítima cuales son los tradicionales. El criterio de que a partir de la II Guerra Mundial la tendencia más generalizada ha sido hacia el aumento del control del transporte marítimo (10), ha de ser matizado en el sentido de que tal fenómeno se acelera justamente cuando aparecen en escena con cierta entidad los países en desarrollo.

Al lado de los expuestos suelen existir otro tipo de acciones de no tanta entidad, como la discriminación portuaria, tanto en términos de preferencia de utilización cuanto de reducciones de tarifas de uso. Pero mucho más importantes son las medidas -frecuentemente no públicas- de inducción (o estímulo formal) a adoptar modalidades de comercio que benefician el uso del pabellón nacional -exportaciones CIF, importaciones FOB-.

La política de protección tiene en cada país -o grupo de países- su peculiar manifestación, pero parece aceptable la afirmación de que los países desarrollados suelen materia

lizarla preferentemente a base de subvenciones y subsidios (el subsidio diferencial USA es el ejemplo más claro) mientras que en los países en desarrollo suele realizarse más a través de medidas institucionales (reserva de tráficos ...). Uno de los argumentos, es -grimidos por los países desarrollados (11) para oponerse a la participación de los buques pertenecientes a banderas de países en de -sarrollo consiste en afirmar que de ese modo se encarecería el -- transporte, al ""interferir en el libre juego de las fuerzas del mer -cado"" (12), olvidando que si eso puede ser cierto en el mercado -- de transporte al contado (por los costes que entraña la no utiliza -ción del buque posicionado), la mayoría del transporte marítimo no se realiza con esa modalidad sino que existe cierta regularidad en el uso de buques y en los tráficos a realizar. Porque es aceptado por todas las partes del conflicto, que los países en desarrollo -- pueden prestar el servicio más económicamente que los países desa -rrollados, dados sus inferiores costes de operación.

La otra intervención decisiva en que están em- peñados los países en desarrollo, referente a la implantación del Código de Conducta, no sólo no tiene efectos perjudiciales para - el comercio sino que puede suponer un abaratamiento de los fletes, dado que se trata de aplicar un cierto grado de control sobre un mercado oligopolístico.

En términos más generales, la denuncia -por- que así está planteado- de que cualquier mejora "artificial" de - la participación de los países en desarrollo en el transporte de su propio comercio supone "ineficiencia", debe recordar que no - existe libertad de movimientos de productos ni de factores en el

mercado mundial.

El pensamiento económico más extendido defiende que si bien "la competencia es deseable en interés de la eficiencia ..., se pueden producir efectos drásticos (perjudiciales) ... si se da en determinadas formas ...", para defenderse como - excepciones razonables (beneficiosas) las intervenciones públicas en favor de la "industria naciente", o cuando el sector esté formado por un conjunto muy numeroso de empresas que requerirían una protección que, en el país caracterizado por pocas y grandes empresas, se logra mediante acuerdo entre ellas. De la misma manera suele aceptarse como beneficioso el caso de servicios regulares -tema Conferencias de Fletes- que precisan precios superiores a los del mercado competitivo para poder ofrecerse con estabilidad (13).

Es difícil determinar de un modo general el carácter (beneficioso o no) de las medidas de control y apoyo -- adoptadas por las diferentes Administraciones, pero además de los supuestos señalados parece razonable estimar que también puedan - ser positivos para la comunidad -todo depende de grados-, cuando esta señala sus preferencias por determinados usos, por ejemplo valorando altamente, los motivos de defensa, de abastecimiento u - otros, a pesar de su aparente ineficiencia formal (el óptimo está - en función precisamente de esas elecciones sociales). La historia de la protección al sector ofrece supuestos en que ésta supuso un freno al progreso del mismo (por apoyar técnicas obsoletas) creando a veces excesos de flota al no haberse precisado el alcance deseado (14), o haciendo languidecer su avance ante la falta de -

competencia (15). Pero al lado de esas situaciones ofrece otras de clara ventaja de su adopción, como en el caso de las primas -postales británicas o en el despegue de la flota japonesa.

En algunas ocasiones la identificación -se ignora si interesada- de los supuestos de discriminación de bandera con todo tipo de control conlleva errores de bulto de especial gravedad, como cuando se achaca a éste y aquellos globalmente, unos perjuicios de reducción del volumen de transacciones sobre el mercado y de los beneficios; plantear problemas de cash-flow; reducir las inversiones, el tonelaje global y el empleo, al lado de los (ya tradicionales) efectos de encarecimiento del coste del transporte, mantenimiento de los ineficientes y constituir un obstáculo al libre desarrollo del comercio mundial (16).

De la plena actualidad y de la creciente importancia y frecuencia del fenómeno da cuenta que, a la altura de 1980, constituyese uno de los temas capitales de las reuniones mundiales de los armadores, así como su reiterada insistencia en la necesidad de que se "... respete el régimen de explotación de las flotas y del transporte de carga en términos co -merciales ..." (17).

2.- LA LUCHA POR LA PROTECCION ENTRE LOS DIFERENTES BLOQUES MUNDIALES

2.1.- Rasgos generales

Aunque las políticas marítimas (abreviación

de política económica marítima) relevantes se refieren a las apli
cadas por los Estados, existe una cierta área de acción en que se
sitúan los siguientes sujetos:

a) Acuerdos de Organismos Internacionales: -
asumibles por un número elevado de países, que reflejan el avan-
ce relativo -y lento- de las opciones de síntesis entre los dife-
rentes Estados del mundo; la referencia más utilizable se produce
en las normas de seguridad de los buques, sobre homologación de
cláusulas de fletamento, etc.

b) los países subdesarrollados; sobre todo --
en los últimos años, vienen pujando por la adopción de un conjun-
to de medidas de "reserva de mercado" y por la articulación de -
normas sobre funcionamiento de las Conferencias de Fletes.

c) Los países desarrollados agrupados en tor-
no a la OCDE. Con graves problemas de coherencia interna, podría
delinearse una regla de comportamiento de estos países, en oponer-
se a las medidas adoptadas por el grupo de los países subdesarro-
llados, más que en su posición -como grupo- liberal.

d) Países socialistas: tampoco puede hablar-
se muy estrictamente de medidas de grupo en estos países pero, -
al igual que en los casos anteriores, existe afinidad entre ellos
en apoyar las medidas de reserva de los países en desarrollo (me-
didas que algunos de ellos -URSS- aplica extremadamente) y fomen-

tar un mercado libre en el que ellos consideran poseer mejores condiciones y que los países desarrollados consideran resultado de prácticas "dumping".

Aun cuando sus orígenes son anteriores, a partir de la Segunda Guerra mundial se produce un desarrollo espectacular de dos instituciones marítimas de las que se habló al comienzo de este trabajo: las Banderas de Conveniencia (BBC) y las Conferencias de Fletes (CCFF o simplemente Conferencias). El fenómeno puede interpretarse como una respuesta de los países desarrollados a la pérdida de posiciones que sufren en la explotación de sus buques, con unos costes de operación superiores a los que registrarían los países subdesarrollados que van accediendo a cierta presencia en el transporte marítimo (Argentina, Brasil ...), y como manifestación de la actuación del capitalismo avanzado tendiente a aumentar sus beneficios, a través de una reducción de los costes de operación en los transportes de productos a granel -caso de las Banderas de Conveniencia- y de un aumento de los precios de los servicios de transporte en líneas regulares (a través de los oligopolios que representan las Conferencias de Fletes).

El mayor protagonismo que ha ido caracterizando a los países subdesarrollados en los últimos quince años, ha tenido su trascendencia en el transporte marítimo a través de las propuestas formuladas como grupo en los foros internacionales (básicamente en la UNCTAD) y de las medidas adoptadas individualmente por diferentes Estados del grupo en una doble dirección, con testando a la de los países desarrollados -reserva de carga en el transporte marítimo que afecta a cada país en el caso de los pro-

ductos transportados a granel (para contrarrestar así el efecto - de las Banderas de Conveniencia)-, y con el establecimiento de un Código de Conducta para las Conferencias de Fletes en transporte de línea regular que implica también una reserva de carga pero -- que supone además la introducción de cierto grado de control sobre su actividad.

En el conflicto entre países desarrollados y no, los primeros acusarán a los segundos de "prácticas proteccionistas" y denunciarán la "ineficiencia" que supone tal proceder. Los países en desarrollo entenderán que se trata de la única forma que tienen de defenderse, de las prácticas irregulares de las Conferencias -que no representan, obviamente, un ejemplo de eficiencia óptima en términos sociales mundiales- y de contrarrestar su inferioridad relativa en la dotación de algunos recursos (capital) frente a los países desarrollados a la par que reivindicar el derecho que les asiste a participar en su propio comercio por vía marítima a través del transporte.

El conflicto, lejos de resolverse o atenuarse, se ve agravado por los renovados aires proteccionistas, que - traen consigo las crisis y no sólo -a veces ni fundamentalmente- en los países subdesarrollados. En efecto, junto a la tradicional falta de cohesión de los países desarrollados agrupados en la OCDE, que "une" posiciones puramente liberales de noruegos y japoneses por ejemplo, con las agudamente proteccionistas de los Estados Unidos, Italia y Francia, la crisis económica de los setenta, ha significado un reforzamiento de las medidas de protección por parte de estos Estados -mayor en el caso de los que tradicionalmente lo venían siendo pero registrable como fenómeno desigual-

mente producido en la práctica totalidad de los países desarrollados- plasmado en actuaciones orientadas, al abaratamiento artificial de los factores de producción, junto a otras de reserva directa de carga. Con todo, la OCDE seguirá acusando a los países no desarrollados de prácticas proteccionistas y de ineficiencia.

Desagregando un poco más la información de -- los países de la OCDE, la Comunidad Económica Europea representa un caso singular como grupo porque el particularismo de los diferentes Estados ha llevado a que la Comunidad no incorporase en la política común el tema de los transportes marítimos; la evolución experimentada por los transportes marítimos bajo bandera comunitaria en el concierto mundial ha acarreado un creciente interés por alterar aquella situación produciéndose los primeros pasos que -- previsiblemente terminarán en una política común en materia de -- transporte marítimo a medio plazo.

Por lo que se refiere a los países donde se asientan los buques de los países desarrollados, los Estados con Bandera de Conveniencia, aunque social, política y económicamente pertenecen al entorno del grupo de los subdesarrollados, su política sectorial precisamente se aparta de aquéllos radicalmente -- para mantener otra de defensa (frente a las acusaciones recibidas), cuando no de silencio; todo lo cual es perfectamente coherente con su condición de beneficiarios del fenómeno y de la evidente sujeción que deben a los países propietarios de los buques, los desarrollados (18).

Independientemente de otras implicaciones de las BBC -como el conflicto nacido en torno al "control efectivo",

de tanto interés en Derecho Internacional-, el aspecto más sobresaliente a nuestros efectos se refiere al que en la división internacional del trabajo encarna el aprovechamiento de la ventaja comparativa de los países desarrollados -buques técnicamente avanzados en condiciones de financiación ventajosa y de gestión competitiva, además del control de las fuentes del comercio de que disponen-, con la "aportación" de los países subdesarrollados: fuerza de trabajo barata y formada (en parte precisamente gracias a determinadas iniciativas "emancipadoras" del sindicalismo internacional, - ITF (19), carencia de presión fiscal o de seguridad y, en general, condiciones que abaratan los costes de explotación; hay una clara ventaja neta para los propietarios de los buques, y no de los países en desarrollo, que además de no beneficiarse del valor añadido del transporte marítimo pierden el posible impacto beneficioso que pudiese tener en el comercio.

El calificativo de la posición de estos países -en terminos abstractos, "fomento de ineficiencias"- oculta una parte importante de la verdad, sobre la desigualdad de los diferentes países y el carácter no neutral de los efectos del comercio internacional cuando está lejos de obedecer a unas reglas de mercado; tal quiebra no sólo se produce en la no existencia de libre movilidad de factores y productos que caracteriza el mercado mundial -en el sector, a través de restricciones a la libre movilidad de la mano de obra, distorsiones en el valor de los inputs fruto de medidas de apoyo y protección ...- sino en el desequilibrio de poder en que se traduce esa "imperfección" del mercado.

La última parte del razonamiento anterior en-

sambla con el problema de la lucha contra las Conferencias de Fletes, porque éstas encarnan formas oligopolíticas la mayoría de las veces, de las que se benefician las navieras de los países desarrollados. Los planteamientos de los países en desarrollo obedecen a su voluntad de no sufrir unos fletes superiores y otras distorsiones que muy habitualmente aplicaban las conferencias con efectos en el mismo comercio: unos mayores fletes en productos en que éstos tienen incidencia sustancial pueden llegar a desviar algunas exportaciones; el tema reviste especial gravedad cuando tal alza de fletes obedece a una política discriminatoria con algunas procedencias, destinos y productos por parte de diversas Conferencias.

Otra área del conflicto mundial viene constituida por los países socialistas, acusados por los países capitalistas o de economía de mercado desarrollados de "dumping" y otras prácticas restrictivas del libre comercio. La entidad de esos países es significativa en el transporte marítimo mundial, pero no es fácil sostener aquella crítica si se piensa en algunos países desarrollados, especialmente USA.

En definitiva, el panorama mundial se ha caracterizado habitualmente por la existencia de una importante dosis de proteccionismo agudizado en los momentos de crisis, (muy especialmente en la de los setenta) como consecuencia de la desigualdad que caracteriza las relaciones entre países ricos y pobres - desigualdad en todos los órdenes); la guía fundamental para la comprensión del problema consiste en que, frente a la desigualdad de posiciones de los distintos bloques, los unos se aprovechan -

de sus ventajas en la personificación de las Banderas de Conveniencia y Conferencias de Fletes -países desarrollados-, a lo que oponen los otros las únicas armas de que disponen, de tipo institucional: reservas de carga e intervención en las Conferencias y en el tráfico a granel (países subdesarrollados). El que en este entorno, la situación haya devenido recientemente a que los países desarrollados incurran generalizadamente en las prácticas distorsionadoras -de apoyo y discriminación- de que acusaban a los países en desarrollo es, relativamente, secundario.

2.2.- Líneas Regulares y Conferencias de Fletes

A pesar de que existen otros tipos de acuerdos entre las empresas de transporte marítimo (como entre cualesquiera empresas), el más importante y conocido es el de las Conferencias de Fletes de Líneas Regulares, como forma de cartelización (20). En su virtud los miembros acuerdan sujetarse a unas normas sobre prestación de servicios y fletes que son aceptados por todos sus miembros. Para defenderse de la posible competencia de extraños (outsiders), las Conferencias suelen practicar discriminaciones de precios, a favor de los usuarios exclusivos de sus servicios (temporal o definitivamente) y que constituyen el objeto de crítica más atractivo para sus detractores en los USA, junto a la práctica de alejarse del exceso de capacidad manteniendo a veces unos servicios en volumen y calidad insuficiente. Un escalón más en el grado de acuerdo de las conferencias lo constituyen aquéllas que ponen en común toda la actividad, incluidos los in -

gresos, críticamente observadas como forma de potenciación de la ineficiencia (21). Evidentemente, el límite a la elevación de precios, además de la posible entrada de competidores (línea o tramp), es aquel nivel que desaloje el producto del comercio marítimo -- (por desplazamiento a otros modos, porque dados unos elevados precios de transporte compense su producción en el país que los im - porta ...). Un instrumento que suele utilizarse también para en - frentar a la competencia de foráneos consiste en la subvención de una especie de "buque de batalla" (fighting ship) a precios inferiores a los de competidor.

Iniciadas en el Reino Unido, a fines del si - glo XIX, su extensión es grande por todas las áreas del mundo, -- con una vida elevada (la mayoría de más de 50 años); existen apor - taciones afirmando que la falta de competencia, que entrañan las - conferencias pudo constituir precisamente la causa de la pérdida de posiciones británica frente a otras banderas (22). Ello no obstante, los demandantes suelen aceptar cierto grado de sobrepre - cio como mal menor y condición necesaria para posibilitar la exis - tencia a unos servicios con la estabilidad que exigen las líneas regulares (23).

Aunque no transportan la porción más importan - te de carga (en tonelaje, un tercio de la total, y en toneladas-mi - lla, un quinto, en descenso a lo largo de toda la década del se - senta y setenta e incrementándose a partir de la segunda mitad de los setenta), representan la actividad de mayores ingresos, dado - lo elevado de sus fletes frente a los del transporte de cargas a granel; la carga transportada por las mismas -en términos genera-

les aquélla que no es petróleo ni otros graneles- es también más valiosa que la transportada por buques tramps; lo mismo sucede - con las inversiones que conlleva, peculiares y superiores, respecto a otras modalidades de prestación de servicios, con barcos especializados, sistemas de carga y descarga tecnificados, etc., - que exigen un conocimiento superior del negocio marítimo. Dichas características objetivas "del negocio" y las derivadas de la -- forma de mercado en que desenvuelve -imperfecto-, conllevan cierta magnitud de las empresas. Las líneas a que nos referimos se - limitan en nuestros días al transporte de carga, dada la práctica desaparición del transporte de pasajeros como tráfico significativo de líneas exteriores; sin embargo, la separación entre ambos - tipos de "carga" -mercancías y pasajeros- se produce bastante antes de entrar en crisis aquel transporte, por las ineficiencias - que se trasladaban mutuamente los trabajos de carga y descarga - retrasaban el transporte de pasajeros, mientras que éste obliga- ba a unas dotaciones de personal excesivamente penosas para el - transporte de carga, a lo que se unía la tendencia al gigantismo en los buques de pasaje, mientras los otros tenían su preferencia por buques más bien pequeños (24).

El tipo de buque con que solía prestarse estos servicios, los llamados buques convencionales, han sufrido su progresivo desplazamiento del mercado por otros más sofisticados y eficientes que incorporan menos mano de obra; el retraso en esta transformación de las líneas británicas (que poseían la cuarta parte casi de la flota convencional de línea mundial -de unos 26 millones- en 1969) motivó su pérdida de hegemonía en el

transporte de línea. La tendencia histórica en esta modalidad apunta a mayores automatizaciones (portacontenedores).

El transporte marítimo de línea regular tiene dos importantes competidores en el medio y largo plazo: en las mercancías de alto valor, el modo de transporte aéreo o, en su caso, el terrestre (sobre todo cuando se llegue a la superación de las restricciones energéticas) y en las de bajo valor, los servicios de transporte tramp (como dato significativo, de 1950 a 1968 los fletes de línea subieron un 80% mientras que los de bulk carriers -en tramp- lo hicieron en un 20% aproximadamente).

Las críticas al sistema de Conferencias no se han limitado a su efecto encarecedor del transporte sino que se extienden a su actuación distorsionadora de los flujos del comercio exterior, al aplicar fletes distintos en función de usuarios y, lo que era más grave, en función de países. Para los países en desarrollo, importadores de mercancías transportable en este tipo de servicios, el sistema usualmente cerrado de las Conferencias les condenaba -dada su inferioridad relativa en condiciones de competencia- a carecer de la más mínima participación en dicho comercio. Esta es la palanca que impulsa decisivamente la aparición del Código de Conducta.

Los antecedentes más inmediatos del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas se encuentran en la aprobación retrasada y costosa del acuerdo del Comité de Transporte Marítimo de UNCTAD, en su reunión (en sus reuniones) de Ginebra en abril de 1970 (del 20 al 24), con el que se marca una variación cualitativa de la tradicional filosofía liberal imperante en los

Organismos Internacionales (25). A dicho acuerdo habría de contri
buir decisivamente la división producida en el campo europeo occi-
 dental, tradicionalmente constituido como un sólo bloque frente a
 los países en desarrollo. El contenido básico de esa nueva orien-
 tación reside precisamente en el reconocimiento del derecho de --
 los países en desarrollo a "proteger" (expresión maldita hasta en
 tonces en aquel organismo por los países desarrollados) y promo-
 cionar sus Marinás Mercantes, sin constituir derecho alguno de re-
 presalia para los países desarrollados. Los dos momentos siguien-
 tes en esa misma línea, están representados por la reunión UNCTAD
 en Chile, en mayo de 1972, y la que dos años más tarde habría de
 celebrarse en Ginebra para la firma del acta final de la Conferen-
 cia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas, sobre el citado -
 Código de Conducta. Las ideas básicas que lo informan son las si-
 guientes:

a) los objetivos de expansión ordenada del co
mercio marítimo, la promoción de los servicios marítimos regulares
 y el equilibrio entre líneas y usuarios; los principios de que --
 las conferencias no discriminarán a navieros, usuarios o al comer
cio exterior de ningún país, manteniendo un contacto permanente -
 con los usuarios y poniendo a disposición de éstos información su
ficiente sobre su actividad.

b) el derecho de cada país a participar en su
 comercio de línea en un 40% quedando el restante 20% para los --
 terceros países (la conocida fórmula del 40%-40%-20%).

c) establecimiento de criterios sobre la fija
ción y revisión de los fletes, de los que merece resaltarse la --

aceptación de tarifas de transporte promotoras de algunas exportaciones.

d) normas y criterios (más de éstos que de -- aquellas) sobre la formación de las conferencias, su funcionamiento, la entrada de nuevos miembros y las relaciones con los usuarios.

El acuerdo entraría en vigor seis meses después de haber sido ratificado por el 25% del tonelaje mundial, sin embargo, a 1 de julio de 1980 no había sido ratificado más que por el 17,35% (26). Parece, no obstante, que tal paso va a producirse -- en breve a la vista de las informaciones sobre su aceptación definitiva por los países de la OCDE, a excepción de USA, Australia y Canada; por su parte, la CEE piensa ratificarlo por cada país -- miembro aunque luego intenta sea aplicado a la Comunidad como si se tratase de un sólo país y dejar fuera de su aplicación los -- transportes marítimos entre países desarrollados (27).

Parece que, más allá del miedo a lo desconocido que supuso en su nacimiento formal en 1974, el ambiente marítimo mundial ha ido aceptando la idea del Código porque, en aplicación del criterio del mal menor, y de la enorme ambigüedad que le caracteriza ha llegado a valorar como positiva la aceptación última del sistema de conferencias que supone el mismo y la preferencia mostrada por la vía de autorregulación previa, antes de la intervención; porque la misma promoción que conlleva el Código, fomenta la realización de elevadas inversiones necesarias para poseer líneas económicas y porque, en definitiva, ofrece más estabilidad que las prácticas irregulares del bilateralismo o la adopción de medidas unilaterales por parte de algunos Estados. De -- hecho los gobiernos de los países en desarrollo han autolimitado

sus intervenciones a una posición de meros observadores en la mayoría de los casos y en ningún caso ponen en tela de juicio la necesidad evidente de beneficios para los armadores.

2.3.- Propuestas para el transporte de graneles

La lucha de los países en desarrollo para conseguir a través de la UNCTAD una creciente participación en el -- transporte marítimo tiene en la batalla contra las Banderas de -- Conveniencia y en el tráfico de graneles dos manifestaciones fundamentales que, en realidad, son casi las dos caras de la misma moneda, dada la especialización de las Banderas de Conveniencia en dichos transportes. En tal sentido los intentos consisten en (28):

a) en aquellos casos, en que el transporte de petroleros o graneleros se produzca con cierta regularidad entre dos países -uno de los cuales sea país en desarrollo-, se tratará de acordar el reparto equitativo de dicho transporte entre ambas partes; tales acuerdos abarcarán también el transporte por un país en desarrollo de aquellas mercancías de su comercio no transportables económicamente por el país desarrollado.

b) acuerdo sobre lo que en la UNCTAD suele denominarse, "principios referentes a los elementos económicos, de la relación auténtica que debe existir, entre un buque y su país de matrícula", destinado a la eliminación progresiva de las Banderas de Conveniencia.

c) medidas tendentes a facilitar el acceso -

al mercado de buques en condiciones favorables, (precios y créditos) con los que dotarse de flota.

d) apoyo entre sí de los países en desarrollo.

3.- LA POLITICA MARITIMA DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS PAISES DE MAYOR SIGNIFICACION MARITIMA.

3.1.- Introducción y síntesis

En las páginas que siguen se intenta detallar un poco más, los diferentes tipos de política económica específicamente aplicados sobre el sector como marco de referencia en que -incardinar el "caso español". Por supuesto que la referencia a la política marítima no debe olvidar la política económica general -seguida por esos países, pero se entiende que es suficientemente -relevante a efectos de su posterior utilización comparativa, porque el componente fundamental de la política económica sectorial es específica, teniendo una importancia menor habitualmente el efecto de las medidas de política económica general.

Indicativamente, pueden clasificarse los países que se estudian en agregados -liberales, proteccionistas e intermedios- definidores de su grado de intervención. Todos los países utilizados de referencia son importantes en el contexto -marítimo mundial y están entre los primeros del mundo de economía de mercado. Deliberadamente no se ha querido entrar en el análisis de los países "Banderas de conveniencia", por haberse tratado ya como grupo (29) y porque los países aquí estudiados son

también los principales dueños de las flotas de aquellos países. Todos ellos a excepción de Brasil pertenecen a lo que se suele -- llamar grupo de países más desarrollados.

Uno de los rasgos más sobresalientes de este apartado consiste en la confluencia en una política de fuerte protección, de países tan heterogéneos en su grado de desarrollo como USA, Francia, Italia y Brasil, aunque las razones que mueven -- esa conducta sean bien diferentes en los tres casos: USA, mezcla con la consideración "estratégica" (cuasi militar) de la Marina -- Mercante, la necesidad de no ser discriminado en el comercio marítimo exterior (de hecho la situación suele ser más bien la contraria), para lo que adopta un sistema de cobertura total de su desventaja "comparativa" en este tipo de actividad a través de un -- subsidio por la diferencia de costes. El caso de Francia e Italia, diferenciables básicamente en el empleo de la protección a través de la reserva de una importante porción de mercado uno, y la condición de Estado empresario el otro, parece derivarse de su pasado colonial (con implicaciones "estratégicas" en el papel de la Marina Mercante), de sus necesidades de cabotaje y de su desventaja -- "comparativa" en la actividad. Brasil es un buen ejemplo del intento de acortar distancias por parte de los países en desarrollo -- (avanzados ya) por la vía institucional; distancias que iban siendo mayores precisamente en el transporte marítimo fruto de la discriminación sufrida.

¿Dónde está, entonces, la ventaja "comparativa" de los países "liberales" que, además, son los más importantes en el transporte marítimo mundial?. Como ya se vió en la primera

parte, precisamente en eso: en ser los principales en el comercio mundial; adicionalmente, se trata de países con necesidad "objetiva" dada la dependencia que origina su situación geográfica. Ciertas matizaciones son necesarias en casos como Grecia en quien no concurre el control de las fuerzas de comercio y que parece tratarse de un supuesto de especialización en esta rama de actividad, en la división internacional del trabajo apoyada en su pasada tradición (a su vez derivada en buena medida de su posición geográfica) y en ciertos apoyos institucionales no despreciables.

La posición intermedia definida por una no - excesiva beligerancia respecto al sector puede estar representada por el caso alemán en quien ciertas intervenciones son más -- bien resultado de su posición geopolítica en relación al Este europeo.

En términos generales debe retenerse que la - concurrencia en un país de su carácter constructor y con flota -- mercante condiciona de por sí determinadas intervenciones hacia - este último sector motivadas en la necesidad de apoyo al primero que tiene su expresión más habitual en la concesión de privilegios (en cuantía y condiciones de plazo e interés) y excepcional - mente (Brasil, USA) subsidios a la construcción por la diferencia de costes. Este segmento de ayudas es el que ha crecido vertiginosamente con la crisis de los setenta.

La ayuda más usual al tráfico marítimo en los países liberales se materializa a través de ciertas reducciones - fiscales y el establecimiento de sistemas ventajosos de depreciación. El instrumento en los países protectores va desde el subsi-

dio diferencial a la explotación (USA), expresión culminante de la protección, hasta el establecimiento de ciertas reservas de mercado (Francia, Brasil), pasando por la nacionalización de los servicios de transporte (Italia y Brasil) en mayor o menor grado. Pero rarísimo es el caso de combinación de los dos sistemas y desde -- luego prácticamente inexistente el caso de subvención a través de los fletes (sólo existe referencia significativa en el tráfico exterior de grano de Brasil). Tampoco se practica la prohibición de importación de buques, entre los países significativos del mundo marítimo más que, de forma muy específica, para determinados tipos o cuando han de percibir posteriormente algún tipo de subsidio.

¿Cual es la posición española en este contexto? A pesar de que la práctica habitual en las ocasiones en que los armadores suelen hablar de la política económica aplicada al sector o, más comunmente, de las políticas de ayuda y estímulo -- adoptadas por los diferentes países, consista en describir aquellas diferentes ayudas "grosso modo" para terminar concluyendo que todos los países protegen y, muy frecuentemente, dibujar una situación de agravio comparativo para los armadores españoles, la tarea a acometer debe encaminarse a precisar un poco más el balance de esas ayudas -lo ideal y no realizable sería cuantificar totalmente tanto las medidas de apoyo como las contrarias-.

En tal sentido deben hacerse las siguientes precisiones que, al menos por el momento, singularizarán el "caso español" a que nos referiremos luego más extensamente:

a) nuestro país indudablemente ha de ser in - cluido entre aquéllos que han practicado y practican una política más protectora al sector en términos brutos, pero también posee - una serie de restricciones que pesan sobre él como consecuencia de otras medidas políticas -prohibición de importación de buques- -- que matizan el peso de aquella protección. Aun así, y teniendo en cuenta que los precios de los buques han sido en España, perfecta- mente competitivos con los del mercado internacional en largos pe ríodos (luego se tratará extensamente este tema) y que existían - importantes ayudas a la inversión todo lo cual hacía que el pre - cio final del buque para el armador resultase competitivo, debe - hablarse de carácter protector neto de la política económica espa ñola para con la Marina Mercante.

b) supuesto un precio final del buque similar al del mercado internacional, las restantes medidas de apoyo adop tadas en nuestro país confieren otra singularidad; en efecto, las restantes medidas habitualmente adoptadas por los países "protec- tores" como alternativas (reserva del mercado, medidas fiscales, subsidios ...), empleadas gradual y compensatoriamente, se dan -- acumulativamente en el caso español; así tenemos la aplicación de los mismos instrumentos financieros, fiscales y diversos a la in- versión junto a otros más excepcionales como la reserva de bande- ra, la subvención a Empresas Públicas y -lo que confiere mayor -- singularidad- la política de subvención a través de los fletes -- oficiales. Se trata por tanto de diferencias en los instrumentos de protección empleados y en el nivel de la misma (superior) fren- te a los demás países.

c) un rasgo que se da en los países intervencionistas (no sólo en los protectores) es el de la ponderación, - individualización y carácter selectivo de las ayudas, máxime en - las de estímulo a la inversión; ésto apenas se da en el caso espa ñol como veremos.

d) no estará de más señalar el distinto efecto conseguido por las diferentes políticas marítimas seguidas en es- tos países; más concretamente, frente al positivo desarrollo alcan- zado a través de una política de protección en el Japón de prime- ros de siglo y el igualmente positivo efecto logrado a través de una política de diferente signo (liberal) posteriormente, contras ta el resultado negativo de la protección a la Marina Mercante -- Francesa, Italiana o estadounidense; del mismo modo, frente al -- éxito alcanzado por librecombismo Noruego o Griego (en menor medi da), contrasta la insuficiencia que aparece tras la política Espa ñola.

3.2.- Noruega (30)

• El caso Noruega es de una singularidad excep- cional a nuestros fines, por tratarse de un país para el que el - transporte marítimo constituye una de sus fuentes de ingresos -- mas importantes, extraídos fundamentalmente del transporte maríti mo entre terceros países. Tradicionalmente asentado en una de -- las primeras flotas mundiales especializada en graneles líquidos y secos, su comercio exterior, no se caracteriza precisamente por las grandes distancias, dado que los países más importantes con - quienes comercia son Suecia, Alemania Federal y Reino Unido aun-

que posean entidad también las transacciones con USA y Japón (so
bre todo en importaciones).

La Marina Mercante Noruega aportó en 1977 --
aproximadamente el 23% de los ingresos totales exteriores habiendo
estado empleada en un 90% en tráfico entre terceros países que
representaba el 95% de sus ingresos; una parte de su capacidad de
transporte es empleada en el propio comercio exterior Noruego --
(que cubría en 1971 en un 40% aproximadamente). Aun cuando su flota
sea mayoritariamente granelera (de líquidos y sólidos), su --
participación en la flota mundial de "ro-ro" es elevada. Como era
de esperar, el impacto de la crisis se ha dejado sentir en la ac
tividad de la Marina Mercante de aquel país, como aparece en el
cuadro I.

No existe apenas ayuda gubernamental significa
tiva en Noruega hasta bien entrada la crisis económica. Se --
otorgaban algunas ayudas a la financiación de aquellos buques que
prestaban servicios de pasaje (y marginalmente de carga) en régi
men asimilable a los nuestros de "soberanía" o "interior nacio-
nal", mayoritariamente de propiedad privada (los que no lo son
pertenecen a ayuntamientos y consorcios públicos afines). Exis-
tía una rebaja del 6% del precio de venta en el caso de buques
nuevos y un 4% en reparaciones, medidas éstas que, como la exen-
ción del impuesto sobre la inversión de que gozan las entregas --
de los astilleros, en realidad es a éstos a quienes benefician.
Hay además una exención del impuesto sobre valor añadido que --
afecta tanto a los buques de construcción interior como a los im
portados. Al no ser Noruega un país tan especializado en la cons

trucción naval, por más que sea importante esta actividad en el conjunto de las existentes en el interior, resulta una insuficiencia manifiesta de fondos prestables para financiar la adquisición de buques que da lugar a que cerca del 80% la deuda hipotecaria del sector se financie en el exterior. La adquisición de un buque a astilleros noruegos ha exigido habitualmente a los armadores -- (nacionales o no) conseguir el crédito en el exterior por sí mismos. Existe un Instituto Hipotecario creado con el apoyo del Gobierno que concede préstamos a los astilleros del país asegurados con segunda hipoteca sobre los buques, que se financia a su vez -- a través del mercado de capitales interior, y que cubre sólo el 30% del valor del buque al 8%. Hay, por otra parte, una pequeña -- ventaja en materia de depreciación así como en el sistema de valoración y asignación temporal de las ganancias de capital derivadas de venta o pérdida de buques.

Aun cuando inicialmente contaban --dependían-- con una importante participación de financiación estatal, los -- Institutos de Investigación --abundantes-- que existen van independizándose progresivamente de aquélla (31).

La situación antes descrita mantiene los rasgos básicos de la que existía quince años antes, a la altura de 1962, porque también entonces la Marina Mercante noruega poseía una importancia relativa grande respecto a otras naciones marítimas y, existía ya esa "especialización" en esta rama de actividad el 90% de su flota estaba operando en tráficos entre terceros -- países, los ingresos derivados de su actividad (en términos netos) podían financiar por lo menos un tercio de sus importaciones.

nes, y transportaban también algo más del 40% del comercio exterior del país (32). El sistema de intervención estatal poseía las líneas generales de muy escasa protección que caracteriza el más reciente a que dedicamos los párrafos anteriores, existiendo ya (aunque con variaciones respecto al actual) el Instituto Hipotecario para otorgar créditos a los astilleros y ciertas reducciones fiscales sobre los rendimientos del capital y amortizaciones (33).

En definitiva, pues, nos encontramos con un Estado que puede resultar paradigmático en la aplicación de los esquemas liberales al menos en lo que se refiere al sector. ¿Son sólo o fundamentalmente factores de formación histórica o de -- condicionantes materiales, geográficos, etc. los que han hecho que la Marina Mercante Noruega sea floreciente?. Parece que no y que al indudable peso que poseen éstos ha de unirse el beneficio que surte, en las condiciones sociales y económicas -- concretas de aquel país (no se olvide), el funcionamiento del -- mercado que le permite aprovecharse de su mayor eficiencia (en buena parte en el "management"). No es de extrañar tampoco que la posición de Noruega en la polémica internacional sobre libre-cambio y proteccionismo en el sector se definiera a favor de lo primero.

El "caso noruego" con su extraordinaria -- plasticidad a la hora de mostrar las positivas consecuencias de una política no proteccionista (casi apenas intervencionista) -- puede servir para ilustrar también los límites de esa posición -- cuando, como en el presente (y en los años subsiguientes a 1975),

los navieros "caen" en la práctica de sus colegas de otros países y distinta tradición de intentar conseguir mejoras estatales a la par que adoptan la "vía de escape" normal de la matriculación - de los buques en banderas de conveniencia para conseguir menores costes, o en banderas de aquellos Estados que apliquen restricciones a la libertad de fletamento de sus cargas, para salvaguardarse y beneficiarse de las mismas (34). Participando del movimiento general que conllevó la crisis de los setenta, el Gobierno noruego ha adoptado diversas medidas de apoyo a la inversión (adquisición de nuevos buques) con la doble finalidad de mantener los -- precios de los barcos en condiciones competitivas para sus armadores aliniándose a las condiciones de financiación del área occidental, a la par que amortiguaba los agudos efectos del ciclo en la construcción naval que, aunque no tan importante como la Marina Mercante, es significativa en aquel país. Para ello amplió la desgravación fiscal a la inversión hasta el 25% (como en Holanda) para ofrecer posteriormente la opción alternativa de una subvención al precio del buque encargado a los astilleros del país de hasta el 15% y condiciones de financiación favorables (80% de valor, a 12 años más tres de moratoria y al tipo de interés comercial). De otra parte y como estímulo a la explotación más destacado se constituyó el Instituto de Garantías en 1975 a instancias de los armadores y con el apoyo de la Administración cuya función consistía en inyectar liquidez en los casos en que por la situación de crisis de ésta, cualquiera de las empresas la necesitase; el límite era 4.000 millones de coronas noruegas (35).

En la evolución de la flota noruega (36) --

que cabe destacar su fuerte ritmo de crecimiento, la inflexión - aparecida en 1969 y 1970 y la caída posterior a 1977 como consecuencia de la tantas veces citada crisis de los setenta; resalta por otra parte el crecimiento superior de la flota de carga seca frente a la petrolera a lo largo de la última década y el aumento progresivo del tamaño medio que acompaña naturalmente al tipo de flota granelera, en que se especializa este pabellón. Por lo demás esta composición de flota reflejaba para el año 1979 un alto porcentaje de grandes petroleros, graneleros y combinados en razón al tonelaje los buques de carga convencional (o especializada) ateniéndose al número (37).

3.3.- Inglaterra (38).

Diversos factores de carácter objetivo han determinado la significación histórica de la flota británica, -- apéndice hasta muy recientemente de la Royal Navy; en anteriores apartados se hizo referencia ya, a la política de protección adoptada por la Marina Inglesa a mediados del XVIII y de su transformación en adelantada del librecambio cuando sus intereses lo aconsejaron. Aquí nos referimos a la política adoptada por aquel país tras la segunda Guerra Mundial.

La flota británica es una de las más importantes, modernas y diversificadas del mundo y su aportación a la Balanza de Pagos es sustancial además de lo cual cuenta con una flota de cabotaje (el tráfico de cabotaje es 1/3 del total), nada despreciable que sufre problemas similares a los de nuestro país

en competencia con los otros modos de transporte; aunque no hemos de prestar atención aquí al tema, es uno de los países con más alto porcentaje de su flota en Banderas de Conveniencia. En 1975, - la flota bajo bandera inglesa transportó el 34% de su comercio exterior (el 32% de sus importaciones y el 45% de las exportaciones).

No existe ayuda en términos de subsidio a la operación del tráfico exterior. Sí, sin embargo, a diversos servicios de cabotaje destinados a garantizar el mantenimiento de - los mismos para unas áreas (islas de Escocia, del Oeste, etc.) - escasa y ~~dispersamente~~ pobladas que, de otro modo, carecerían de ellos. El importe aproximado de esa subvención era, en 1975, de dos millones de dólares y su establecimiento se realizó y mantiene al amparo de la Highislands and Islands Shipping Services Act de 1960; adicionalmente las autoridades locales aumentan su apoyo a los servicios de pasaje de zonas rurales que obligan a aumentar a la Administración local las asignaciones para este cometido.

El esquema de política sectorial aplicado -- por los ingleses apenas tiene gran transcendencia para su Marina Mercante más que de un modo indirecto a través del efecto que -- surtan las medidas aplicadas en ayuda del sector construcción naval, de tanta importancia en la economía inglesa y a quien la crisis reciente ha asestado un duro golpe. De este modo deben entenderse las siguientes medidas: exención de derechos a los bienes que se importen para ser utilizado en los buques y créditos blandos (normalmente garantías de crédito por parte del Estado con - un fondo de 10.000×10^6 Pts. para financiar la construcción de buques y plataformas en el país con destino a armadores ingleses),

que en realidad sólo pretenden equiparar la posición de sus astilleros con las condiciones de los extranjeros a la hora de suministrar productos navales a los armadores ingleses); se dispone además de un sistema de seguro para cubrir gradualmente incrementos de costes que afectan tanto a las ventas de buques para el mercado interior cuanto a las exportaciones. En cualquier caso el método de enfrentamiento anglosajón con la crisis naval (astilleros) consiste en la nacionalización; a estos efectos, en julio de 1977 nacionaliza diecinueve empresas de construcción naval, cinco de máquinas y motores y tres auxiliares para formar la British Shipbuilders Corporation. En el terreno marítimo, la participación -- del Estado en la propiedad de las empresas se reduce a la existente en la British Petroleum e indirectamente en las flotas de las empresas nacionalizadas. Debe consignarse como ayuda también destinada a la Construcción Naval pero de efectos beneficiosos -- marginalmente -- para la Marina Mercante inglesa, la financiación de programas de investigación naval. En mayo de 1978 se concedió una moratoria a las compañías con financiación al amparo de la Industry Act de 1972 cuyas condiciones son: desplazamiento de los vencimientos durante tres años y tipo de interés durante los mismos del 7,5%.

En definitiva, pues, nos encontramos con un -- esquema de actuación política sobre el sector profundamente liberal modificado en la década del setenta a través de la actuación necesaria sobre la crisis de la construcción naval. Antes de esta etapa, apenas se encontraban apoyos --preferentemente fiscales-- y los principales eran créditos relativamente baratos para compras

a astilleros nacionales por parte de armadores también nacionales; a pesar de todo el Reino Unido no ha conseguido evitar la -- caída de su construcción naval.

La aparente evolución de la flota del Reino - Unido -estancamiento hasta los últimos sesenta, auge a partir de entonces y decaimiento en los últimos setenta- debe ser matizada con la de su flota bajo bandera de conveniencia (creciente casi siempre); de todos modos aquella evolución de la flota abanderada en el propio país tuvo su reflejo en las aportaciones de la Marina Mercante a su Balanza de Pagos, cuadro II.

Al examinar la evolución del comercio exte - rior de Gran Bretaña en peso y toneladas-milla se observa la caí da que se produce a partir de 1973/74 como consecuencia de unas menores importaciones de casi todos los productos y de los más - importantes de sus exportaciones. Es fundamental retener este da to para comprender cómo un desuso de la flota no agrava más aún de lo que veremos los resultados de esta actividad (véase cua - dro III).

Los indicadores de evolución del comercio ex terior inglés y de la participación de las distintas banderas -- muestran lo baja que es la de la flota británica en el tráfico - más significativo, el de importación, mientras que los resulta - dos son más razonables en el de exportación; en ambos casos, ade más, la cobertura es decreciente.

Por lo general su participación resulta supe rior en términos de valor del comercio que de peso. El país con más presencia en su transporte marítimo total es la República Fe

deral Alemana.

La flota inglesa, esencialmente petrolera, -- presenta una evolución cuyo crecimiento se centra fundamentalmente en los años comprendidos entre 1968 y 1976 y registra también una importante caída en la segunda mitad de los setenta singularmente prematura (en 1975 comienza el descenso), véase cuadro IV; uno de los aspectos más preocupantes de la misma consiste en la pérdida de importancia tan acusada de la flota de línea, que desciende desde 1950 en los términos siguientes según el General -- Council of British Shipping:

	<u>Nº</u>	<u>TRB (10³)</u>	<u>% de tonelaje total</u>
1950	1.487	8.815	56
1960	1.369	8.764	50
1970	922	6.700	31
1977	634	4.962	17

Mientras, la flota de buques tanque pasaba -- en ese período del 20% (1950) a casi la mitad (1977) y algo similar sucedía con la granelera.

En cuanto a los resultados de la actividad de la flota británica, limitándonos a la que es propiedad de residentes, cabe destacar su aportación neta positiva tal como ya se dijo. Más interesante quizás resulte la apreciación de la composición de esta aportación que aparece en el cuadro V, mayoritariamente de carga seca (aunque esta diferencia sea cada vez me-

nor) y, por tráficos, de terceros países.

La cuenta "transporte marítimo" viene ofreciendo resultados ligeramente positivos en los años posteriores a 1974 (véase cuadro VI), con la excepción de 1978. Pero si tradicionalmente los superávits de carga seca conseguían contrarrestar el déficit del transporte de crudos, en 1979 sucedió al contrario porque en este año los ingresos de la flota petrolera gestionada (no propiedad) por británicos aumentó de forma cualitativa su contribución a la Balanza de Pagos (de 79 a 394 millones en 1978 y 1979 respectivamente), en un marco de fuerte descenso de la necesidad de transporte de importaciones petrolíferas. Con el cuadro VII tenemos una valiosa información sobre el papel de la Marina Mercante inglesa en la Balanza de Servicios y Transferencias; el saldo de aquella viene a representar casi la cuarta parte del de la Balanza de Servicios y, como se desprende del saldo de la Balanza por cuenta corriente, su ausencia supondría un fuerte agravamiento del déficit de ésta.

La decreciente entidad de la Marina Mercante inglesa en el concierto mundial es uno de los rasgos característicos del siglo XX. Con el 34% de la flota mundial en 1901 y un 29,5% en 1936, la caída más pronunciada tiene lugar en la Segunda Guerra Mundial en que pierde gran parte de su tonelaje y el primer puesto mundial en la flota, que será ostentado por los -- USA (con un 36% de la flota mundial); poco a poco irá recuperando posiciones para ser de nuevo en 1965 la primera flota mundial (11,2% de los buques de más de 500 TRB), pero en términos bien distintos, porque el crecimiento de otras banderas (Japón, Norue

ga, Alemania Federal, Grecia y Liberia\ será impresionante.

La explicación de la pérdida de importancia de la flota británica constituye una de las más sugerentes tareas todavía no acabadas en la que destaca la aportación del profesor STURMEY (39). Su trabajo no sólo aporta luces sobre la caída de Gran Bretaña sino que contribuye a entender el auge de otras banderas; estima que las razones de aquello se encuentran en factores internos a la industria británica donde los armadores fueron lentos en su adaptación a los nuevos tipos de competencia, diferentes tipos de carga, modelos de buques y movimientos de pasaje; particular trascendencia tuvo su retraso en el paso del vapor al diesel frente a su carácter de vanguardia en la incorporación -- del vapor frente a la vela; adicionalmente, considera que descudaron la importancia de la velocidad, la del negocio del transporte del petróleo -que llegaron a comprender ya en 1956- y que continuarán haciendo sus pedidos en astilleros británicos cuando en el exterior -desde 1951- ya que antes se lo impedían vía control de cambios (40) -podían conseguirlos más baratos, sin embargo STURMEY no concede mucha importancia- o una importancia de segundo orden a factores externos como el mayor coste relativo de las tripulaciones (41), el menor apoyo estatal (fiscal) y el declive de la importancia del carbón frente al petróleo. En cuanto al -- crecimiento de otras banderas, ya se han recogido los aspectos más importantes: subsidios diferenciales de los USA, ayuda inicial del Gobierno en Japón y menores costes de mano de obra, -- ventajas de la Banderas de Conveniencia, etc.

3.4.- Grecia

El caso de Grecia posee de peculiar su evidente especialización en esta rama de actividad; porque a su gigantesca flota ha de añadirse la que posee en Banderas de Conveniencia para totalizar probablemente la flota mundial más importante (superior al 12% en 1978) aunque afectada de una edad media excesivamente elevada que atenta a su competitividad. Parece que el Gobierno está tratando de "recuperar" para su bandera los buques de propiedad o controlados por nacionales, y que en tal empeño va logrando ciertos resultados (42). A diferencia de su importante papel marítimo, Grecia no posee especial significación en el terreno de la construcción de buques, aunque intente tener más participación en la reparación. El transporte por la flota bajo bandera griega -a la que nos vamos a referir exclusivamente por ahora- de su comercio exterior por vía marítima era en 1971 del 48% (50% en las importaciones y 42% en las exportaciones). Las ganancias obtenidas por su Marina Mercante en 1977, por valor de 1.126 millones de dólares, significaban el 31% de sus ingresos "invisibles".

El sistema de apoyo por el Estado griego a partir de 1968-70 en los términos en que aparece en las disposiciones que lo fijaron (Ley n° 465 publicada el 9 de Julio de 1968 Decreto número 509 publicado el 17 de abril de 1970 así como -- otras disposiciones, todo ello apreciable en el Real Decreto -- 800 de 1 de diciembre de 1970, como cuerpo básico), está orientado hacia la atracción de los buques propiedad o controlados -

por griegos al pabellón nacional, al rejuvenecimiento de la flota y a incentivar el registro en Grecia de buques extranjeros. - Los instrumentos utilizados en esas direcciones son de carácter fiscal y consisten en rebajas muy importantes aplicables gradualmente (en función del tonelaje, de la edad e incluso de cometido del buque en cuestión); dichas reducciones y exenciones fiscales son también elevadas en el caso de navieras extranjeras que, al margen de la bandera de sus buques, se establezcan en Grecia -- (Ley 89/1967 y Ley 378/1968). Como rasgos singulares de su gran entidad, tales reducciones y exenciones fiscales también son especiales en el caso de buques amarrados y, lo que es más importante, por aplicación de lo dispuesto en su Constitución, no podrán ser modificadas regresivamente.

Las restantes vías de apoyo, en forma de -- préstamos a la compra de buques extranjeros que luego han de ser matriculados en Grecia y a compras entre nacionales, tienen menor trascendencia, al igual que aquéllos que son concedidos para adquisiciones en astilleros nacionales destinados a armadores -- griegos.

Existe una reserva de transporte para los buques bajo bandera griega en los tráficos de cabotaje y en los correspondientes al comercio marítimo con la URSS, Polonia, China y Siria, en virtud de los correspondientes Acuerdos Bilaterales.

El Estado ofrece mejoras en los tipos de interés y de otros órdenes a los trabajadores del mar con depósitos en divisas en el país; asimismo, existen exenciones fiscales en determinadas transferencias realizadas por emigrantes (marí-

nos o no) y sus descendientes para adquisición de bienes en el - país.

Como resumen, lo más destacable del caso griego consiste en la adopción de una serie de medidas de apoyo de carácter fiscal en la dirección de abanderamiento de los buques (propiedad de griegos sobre todo), en el país y destinadas a su rejuvenecimiento; pero estas medidas, incluso, son relativamente crecientes, por lo que puede sostenerse que el modelo habitual de política económica sobre el sector de aquel país ha sido muy poco proteccionista e incluso poco intervencionista; es ese escaso intervencionismo -buscado- el que fomenta el alargamiento excesivo de la vida de los buques con peligros para la seguridad - de las personas, de la carga y del medio en que se desplaza que hacen de la bandera griega una de las de más elevada siniestralidad del mundo.

En el cuadro VIII se presenta la evolución de la flota griega desde 1960. A partir de 1969 se produce ese salto gigantesco en la tendencia de la flota petrolera que se - mantendrá hasta 1979; pero para esta fecha el propio crecimiento de la flota de carga seca compensa aquella caída de manera - que la flota total no caiga.

3.5.- Japón

Es el primer país constructor y uno de los poseedores de flota más importante del mundo; al igual que en el caso de Inglaterra, existen condicionantes objetivos que de

terminan históricamente una importancia elevada de los transportes marítimos: su carácter insular y la necesidad de importar la mayor parte de las materias primas que luego habrá de necesitar para sostenimiento de su abundante población y empleo en industrias. Su aprovisionamiento o el destino de sus exportaciones es muy escaso entre los países del área, lo que aumenta las necesidades de transporte marítimo. La Marina Mercante japonesa transportó en 1976 aproximadamente el 44% de su comercio exterior por vía marítima (47% de las importaciones y 21% de las exportaciones). Al igual que en el caso alemán y en general en los países desarrollados, la contenerización (en general, tecnificación) de sempeña una importancia de primer orden (43).

Existen muy escasas ayudas a la Marina Mercante por parte del Estado japonés, entre las que merecen ser destacadas:

a) la existencia de unos servicios de transporte interior subvencionados para trayecto Island-Mainland por 1904 millones de yens en 1976.

b) mejoras en los sistemas de depreciación; escasa participación del Estado como empresario.

c) medidas de contestación a las de discriminación por parte de Estados extranjeros. En aplicación de la Ley sobre "medidas especiales contra tratamiento desfavorable (discriminatorio) hacia la flota Japonesa por parte de gobierno extranjero", en vigor desde el 20 de julio de 1977, el Ministro de Transportes de aquel país puede prohibir la entrada, carga o descarga de los buques del país discriminante, en el Japón; la

aplicación de tales medidas irá precedida de advertencia a los posibles afectados de aquel país.

Como medidas de apoyo que benefician a la - construcción naval y a la flota mercante:

a) financiación parcial de construcciones - por parte de la Corporación de Crédito Marítimo (inferior al 70% del valor de la construcción, al 8,9% y de 7 a 12 años tras el de gracia o carencia), que en 1976 ascendió a 12.400 millones de yens; esta financiación se aplica en virtud del sistema de "des güace y construcción" que comenzó a aplicarse en aquel país en 1961 y que tanta fama adquiriría en los setenta como fórmula pa ra reducir el exceso de capacidad de transporte y amortiguar la grave recesión de los astilleros. Su empleo se limitaba entonces a buques de carga para transporte marítimo interior.

b) otros préstamos y sus intereses. Existe un sistema de acceso a crédito ordinario financiado -en la parte que se refiere a crédito privilegiado- por el Banco de Desarrollo del Japón que varía en función del tipo de buque a adquirir: 5%, 70% y 25% son los porcentajes a financiar por el armador, - el Banco de Desarrollo y un Banco privado respectivamente; en el caso de portacontenedores, la parte correspondiente al Banco de Desarrollo es a 10 años (tres de gracia); en otros tipos de buques, los porcentajes anteriores pasan a ser el 20%, 60% y -- 20%. Los tipos de interés eran los siguientes:

<u>Años:</u>	Interés del	
	<u>crédito oficial</u>	<u>I. del privado</u>
1975/76	7,5%-8%	9,2-9,9%
1976/77	7,5%	9,2%
1977/78	6,5-7,5%	7,6-9,2%

Existen también otros tipos de ayuda a través del crédito para diversos tipos de buques (pesqueros, pequeños de pasaje) a cambio de desguace de otros.

Aunque no tanto como los casos Noruego o Griego, el caso japonés debe incluirse entre los que han adoptado una política de corte liberal para el sector y los apoyos articulados devienen de la necesidad de contrarrestar la grave crisis de los astilleros por lo cual el tipo de política emprendida tiene por objeto competir en precio final del buque (precio del buque más financiación). Esta es precisamente la razón de que en los últimos años se sigan adoptando medidas de apoyo financiero que llegaron a alcanzar en 1979 una cobertura de crédito del 65 al 90% del valor del buque a 10 años con tres de carencia y tasas de interés de hasta el 2-4%; por supuesto que estos porcentajes no se aplican a todas las construcciones.

Aunque la flota petrolera y granelera es importante, también lo es la de carga general o la de portacontenedores, esta última en su casi totalidad transoceánica (44). En su evolución, la etapa de arranque de su alto tonelaje estará situada en el entorno de la segunda mitad de los sesenta y el com-

ponente que tirará más en ese crecimiento será la flota petrolera (cuadro IX).

Es interesante anotar la evolución del transporte del Comercio Exterior japonés en los últimos años que, además de lo creciente de la participación de esta Bandera en su propio comercio, la forma en que se verifica no es tanto a través de la participación directa cuanto del fletamento de otros buques - por su cuenta; y así se aprecia que estos buques, que en 1971 -- transportaban el 20% de las importaciones y el 17,8% de las exportaciones, en 1977 alcanzaban ya el 29,6% y el 31,9% respectivamente (45).

En cuanto a los ingresos por fletes, tomados 1977, resalta el peso de los tráficos "liners" que ascienden a 566 millones de yens (28% de los ingresos totales) y el importante valor obtenido de la participación en tráficos extranacionales, 252 millones (12,5% del total) (46).

3.6.- Estados Unidos (USA)

Al amparo de lo dispuesto en el título VI de la Merchant Act de 1936 y modificaciones ulteriores, se otorga un subsidio a la operación por el importe de la diferencia de costes de operación entre un barco bajo bandera norteamericana y el mismo bajo registro extranjero; dicho subsidio se abona de acuerdo con los contratos sobre subsidios a la operación celebrados entre las autoridades y aquellos operadores y la tendencia es -- hacia su progresiva reducción ; recientemente se extraen ya de -

la comparación algunos componentes de los costes del buque. La finalidad como se desprende del propio nombre del subsidio no es otra que la pretendida equiparación de los armadores americanos frente a sus competidores extranjeros. Los armadores deben ser ciudadanos norteamericanos y poseer otras características; los buques deben haber sido construidos en el país y su actividad -- venir exigida, por la competencia de banderas extranjeras y por la promoción del comercio USA. Pueden aplicarse además de a buques de pasaje y liners, a determinados buques de cruceros; los buques de carga graneleros también pueden llegar a disfrutar de esos subsidios (Act de 1970) e, incluso, desde 1970 (Public Law 91-603), pueden disfrutar de ese subsidio los buques arrendados además de los de propiedad. Entraña para los beneficiarios la obligación de reponer la flota cuando resulte obsoleta. El importe de los pagos en concepto de subsidio diferencial para los años 1968 a 1977 es el que aparece en el cuadro X. Para 1977, el subsidio diferencial abonado a los fletamentos de grano con destino a la Unión Soviética fue de 34,3% millones de dólares, el 10% del subsidio total.

Existe también subsidio diferencial a la construcción naval destinado a paliar los mayores costes de la misma en los USA frente a sus competidores, no accesible para aquellas construcciones dedicadas al comercio marítimo interior; el importe de dicho concepto es el que aparece en el cuadro XI.

De menos importancia son las ayudas ofrecidas a través de reducciones fiscales y el subsidio a través de los préstamos y sus intereses. Ciertas cargas, propiedad o finan

ciadas por el gobierno, han de ser transportadas por buques del - país; en realidad esta es la manifestación de un derecho de reser va mucho más exigente que determina el transporte en buques de su pabellón de la mitad al menos (Ley Pública 664 en vigor desde 1954) o la totalidad de las exportaciones vía marítima financiadas con créditos del Ex-Im Bank (Resolución Pública n°17 de 1934). En alguno de los programas de ayuda gubernamental se sufraga el coste adicional de la utilización del pabellón USA (por ejemplo, el Departamento de Agricultura financia la diferencia de flete motivada por el uso de buques de bandera USA) y los gobiernos extranjeros financian también, en dólares la parte de los fletes corres - pondientes al tipo diferencial internacional. El tráfico costero está reservado a los buques de pabellón nacional.

Los USA han firmado un acuerdo con la URSS por el que se reservan una parte sustancial (no inferior a un tercio) de su comercio marítimo bilateral. Del mismo modo existe un acuer do con Brasil por el que se concede igualdad de acceso a la carga controlada por el gobierno respectivo y que haya de ser comercia - da entre ambos.

El sistema norteamericano es, como puede apre ciarse, agudamente proteccionista en este área de actividad; su comportamiento desenmascara cualquier defensa del libre comercio marítimo internacional utilizada después como arma contra los -- países subdesarrollados que practican restricciones a la liber - tad de navegación. Muy probablemente haya que destacar entre las razones que sustentan esta política, el papel próximo a la Arma- da que en aquel país se ha venido dando en lo que va de siglo a

la Marina Mercante y que se mantiene vivo por el continuo enfrentamiento bélico en que participa -directa o indirectamente-. A pesar de todo, sus logros son muy escasos tanto en construcción naval como en transporte, y ni siquiera el subsidio diferencial -que cuestiona el papel del empresario- consigue frenar la mar -cha de su flota, tradicional ya, hacia las Banderas de Conveniencia (por ellos llamadas "de necesidad"), (47).

En el cuadro XII se aprecia el descenso histórico que se registra en la flota de los USA a pesar del mantenimiento y, a partir de los setenta, aumento del tonelaje de la -- flota de buques tanque; parece que la crisis ha incentivado cierto aumento del tonelaje total producido fundamentalmente a consecuencia de las nuevas entradas en servicio (48). En 1976, frente a las 8,9 millones de TPM registradas en su bandera, existían 65 millones de TPM en Banderas de Conveniencia, de las cuales 58 -- eran buques tanque en sus dos terceras partes registradas en Liberia (49).

En cuanto a la cobertura de sus necesidades - de transporte, la flota norteamericana no cubre habitualmente más que el cinco por ciento de su comercio marítimo total; sin embargo la cobertura de los tráficos de línea es del orden del 30% lo que muestra la especialización de su flota y los efectos de la - política de discriminación de bandera en este tráfico de tan alto valor, cuadro XIII.

3.7. Francia

Con una de las flotas más importantes también la Marina Mercante francesa se debate en un mar de contradicciones; su deseo de liberalizar derivado del ambiente mundial en que se mueve (CEE, y en general donde predominan las opciones liberales, al menos verbalmente), no consigue llevarlo adelante sino que, muy al contrario, se ve arrastrada en la segunda mitad de los setenta a posiciones de reforzamiento proteccionista (50).

El grupo predominante de la flota francesa es el de los petroleros, que significa las tres cuartas partes del tonelaje total, al que siguen con cierta similitud el grupo de graneleros y cargueros; su comercio exterior está formado fundamentalmente por maquinaria, productos alimenticios, químicos, -- equipos de transporte y acero en cuanto a las exportaciones, y por los mismos pero con la sustitución del acero por el petróleo en cuanto a sus importaciones. En 1974 la flota de bandera francesa cubría aproximadamente el 23% de sus necesidades de transporte marítimo de exportación y el 29% del de importación; en 1978 estos porcentajes son el 26 y 31% respectivamente. La crisis pilló al sector en un momento en que estaba aprobándose precisamente un plan general -"Plan Croissance"- para el período 1976-1980 cuyo objetivo consistía en elevar el tonelaje de la flota hasta los 18 millones de TRB; sus inquietudes en materia de flota se cifran en los buques portacontenedores y ro-ro. En 1978 se produce una reorganización de la Administración de manera que la Dirección General de la Marina Mercante queda como el organismo competente para cuanto se relacione con las actividades marítimas (antes bajo el ámbito del Ministerio de Transpor-

tes), incluyendo puertos, navegación marítima, pesca y Marina -- Mercante (que conlleva construcción y reparación naval, trabajadores del mar y aspectos generales), quedando fuera de sus competencias el transporte fluvial que pasa a ser cometido de la Dirección General de Transportes Interiores.

La política del Estado francés ha hecho gala de un acendrado espíritu de apoyo que no se ha visto colmado -- con el éxito. Destacando las manifestaciones más importantes, cabe apuntar:

a) Como medidas de subsidio a la operación, -- las subvenciones, presupuestariamente aprobadas, con destino a -- las empresas semipúblicas que realizan servicios de "interés nacional" y que datan de una Ley aprobada el 28 de febrero de -- 1948. Dichos servicios son realizados por la Compañía General Marítima que posee como líneas subsidiadas los tráficos Havre-New York, id-Indias Occidentales y Marsella-Niza-Córcega-Norte de -- Africa en pasaje. El planteamiento que subyace a este conjunto -- de medidas es el mismo que caracteriza el caso español de entender que sin subsidios tales servicios no podrían ser realizados; estos servicios de "interés nacional" suelen incorporar el -- transporte de correspondencia y pasaje. Junto a las "líneas contractuales" están las "líneas libres"; las primeras son las -- que estamos refiriendo y su cometido consiste en la prestación -- de esos servicios con carácter de línea regular entre los puertos acordados (prestación de esos servicios que será el criterio determinante del subsidio posterior); las segundas son las ordina-

rias del mercado internacional y no están subsidiadas; si estas "líneas libres" obtienen un beneficio alto, el Gobierno no paga subsidio a las "contractuales" presumiendo que las condiciones del mercado son suficientemente ventajosas como para no precisar subsidio; no se conoce la determinación del nivel a par-tir del que el gobierno entiende que el beneficio es alto pero parece que existe una fórmula compleja con arreglo a la cual se determina. En cualquier caso, esto sucedió raramente, y la su-presión de la mayoría de estas líneas subsidiadas entre 1969 y 1972 se produjo por razones de presupuesto y de carencia de necesidad objetiva de aquellos servicios que justifican la protección.

Deben incluirse como medidas de subsidio las contenidas en el plan aprobado por el Gobierno en 1974 por el - que subsidiaría a la Marina Mercante con 222 millones de dóla-res en los cinco años subsiguientes en la esperanza de que con ello animaría una inversión de los armadores de hasta 5,6 billones de dólares y llegarían a doblarse los ingresos por fletes.

b) En relación con el sector de construc -- ción naval -de gran importancia en la economía francesa- se articularon una serie de disposiciones que van desde subsidios - del 10% en exportaciones de pequeños astilleros, aprobado el - 15-XII-1976, hasta prohibiciones de contrataciones de buques - en el exterior si la diferencia de precio con los nacionales no sobrepasaba el 10%; los subsidios en las adquisiciones de - buques para el mercado interior varían en función del tipo de

buque destacando el favor que merecen los portacontenedores y ro-ro (15%) frente a graneleros y petroleros (2-3%); existen otros subsidios directos en el caso de buques proporcionados por algunos grandes astilleros reestructurados cuyo importe sobre el coste de construcción oscila entre el 20-25% para ro-ro, bulkarriers y portacontenedores, y el 15% para los de gases.

El Ministerio de Transportes administra un fondo destinado a cubrir aumentos de costes de construcción (situado ordinariamente en el 7,3%). Existen también subsidios a la modernización de líneas de carga y subsidios de interés a las inversiones en equipo (de los que se exceptúan los buques de pasaje y los supertanques).

c) De acuerdo con lo que dispone un decreto de abril de 1931, corregido en agosto de 1970, dos tercios de las importaciones de crudo para el mercado interior deberán ser importados por buques de bandera francesa u otra autorizada por la Administración (Ministerios de Energía o de Transportes, Marina Mercante).

Por otra parte, existe reserva de bandera también para el 50% de las importaciones por vía marítima de carbón, aún cuando se han concedido frecuentes excepciones; reserva legal absoluta sobre el tráfico de cabotaje y reserva de hecho, también absoluta, sobre el tráfico entre la metrópoli y las colonias de Guayana francesa, Martinica y Guadalupe y sus respectivos puertos entre sí; se reparten bilateralmente los tráficos entre Francia y Túnez y Francia y Argelia, más no existe reserva formal para la bandera francesa en los tráficos que afectan a las antiguas colo-

nias.

El Gobierno tiene potestad para restringir la libertad de fletamento de los buques extranjeros para servicios en Francia y a los buques franceses que quieran operar en el exterior; debe ser informado del cargamento de todos los buques de más de 500 TRB bajo bandera francesa pudiendo oponerse al mismo alegando razones de "interés nacional". Por otra parte, Francia ha firmado diversos tratados de reparto de carga, del que señala mos el de Ivory Coast en los términos 40-40-20%.

Como tema menor, existe una institución "Cour tier Maritime", que data de 1610 cuyo cometido es afín al de -- los corredores agentes de embarque (brokers), de carácter ofi cial, no obligatorio pero de intervención tutelar en el caso de no conocimiento al idioma francés; se encuentra en progresivo de suso dada la relativa universalización de esta lengua.

d) Coherente con la política francesa de controlar una parte importante de aquellas industrias de "interés nacional" (entre las que se encuentra nuestro sector junto a -- electricidad, gas y carbón), posee la participación más importan te de la Compañía General Marítima, formada por la fusión de la Compañía General Trasatlántica y la Compañía de Messageries Marí times que apenas consigue algunos beneficios de importancia en las "líneas libres" con las que financia las pérdidas de la -- "líneas contractuales" y obliga al Estado -sólo en el caso de - insuficiencia de recursos propios- a subvencionar hasta que sus beneficios permitan retribuir mínimamente la participación de --

los accionistas privados. En 1969 se forma, por la creación de un pool entre la French Line y la Compagnie de Navigation Mixte para el área del Mediterráneo, la Compagnie General Transmediterranee. Por último, un Decreto de 26 de febrero de 1974 aprobaba la creación de la Societe Francaise d'Études et de Realisation -- Maritimes, Portuaires et Navales con participación estatal del 17% destinada a promover y difundir los métodos y técnicas franceses en materia de transporte marítimo, construcción naval, reparación e industrias portuarias.

e) Para terminar, debe consignarse aquí la -- compensación que practica el Gobierno francés de parte de los -- costes en que se incurra como consecuencia de accidentes producidos a bordo o en el embarque; aquellos costes eran peculiares de los armadores franceses, y la decisión adoptada en 1966 de reembolsar parte de éstos tiene los mismos fundamentos que los subsidios compensatorios.

Las líneas fundamentales de lo dicho se mantienen históricamente a lo largo del último cuarto de siglo. Parece existir una propensión por parte del Gobierno a proteger a su Marina Mercante a pesar de lo cual sus resultados no han sido muy brillantes como veremos. En la raíz de esta decisión puede estar el hecho colonial, de gran dispersión, y el papel auxiliar que la Marina Mercante desempeña también en aquel país respecto a la Marina de Guerra.

En cuanto a la serie de medidas de apoyo a las adquisiciones de buques en Astilleros franceses, sobre todo

las destinadas al mercado interior, obedecen en gran medida a la existencia de unos astilleros, importantes, con los problemas co munes de exceso de capacidad de esta crisis de los setenta. Por otra parte debe tenerse en cuenta la similitud de nuestra recién modificada Administración con la de aquel país. En fin, parece - que el "modelo" de política francesa para el sector ha consisti- do en un intervencionismo agudo que a veces da la impresión de - padecer cierta obsesión por regular todos los extremos, por apo- yar en todos los eslabones ... una especie de "caso español" - del que difiere singularmente en que en éste la reserva de bande- ra ha ido mucho más allá que en el francés y en que en el país - galo no se ha empleado como mecanismo de protección la subven- ción sustancial a través de los fletes como no sea solapada con las reservas de bandera que citamos; en cualquier caso, la dife- rencia no es tanto cuestión de técnicas como de grado de apoyo, pero en ambos casos, al igual que en el italiano, se participa del enfoque de que se trata de un sector a promover y proteger.

Los resultados de aquella política no han si do, como ya se apuntó más arriba, muy halagüeños. En efecto, an tes de la crisis de los setenta (51) los indicadores de la mar cha del sector más habitualmente usados -crecimiento de la flo- ta, cobertura, balanza de fletes, etc.- presentaban el siguien- te panorama:

a) un déficit de la balanza de fletes cre - ciente a lo largo de toda la década del sesenta tras la reduc - ción vertiginosa producida entre 1958-60 en respuesta al alza -

del mismo género de 1955 a 1957; tal déficit, tradicionalmente mayor en el componente de mercancías, llegó a ser superado a veces por el producido en pasajeros.

b) el crecimiento de la flota no fué elevado en la década del sesenta, habiendo mejorado en los primeros años del setenta.

c) el quinto puesto ocupado por Francia en el comercio internacional de mercancías no se ve acompañado por el número 11 que aproximadamente ostenta en flota. El diferente ritmo de variación entre necesidades de transporte y oferta de servicios ha dado lugar a un decrecimiento de la cobertura de su comercio exterior que en 1960 era del 58%, en 1965 del 47%, en 1968 en 41% y en 1970 del 39% (en 1971 del 31%); tal cobertura ha sido siempre muy superior en las importaciones que en las exportaciones (prácticamente el doble).

En lo que se refiere a la década del setenta, se trata de la época de más fuerte crecimiento de su flota; la balanza de fletes ha mejorado a partir de 1974 como consecuencia de ese aumento de tonelaje, cuadro XIV. La cobertura de las necesidades francesas de transporte marítimo, incluyendo entre su actividad la desempeñada como tercera bandera, ha sido creciente desde entonces, pasando del 50% de 1974 al 60% en 1975, 56% en 1976 y 57% en 1977. Dicha mejora se produce mayormente en los tráficos de petróleo y graneles secos sin alteración sustancial en el de carga general; especial mención debe hacerse a la buena marcha en los tráficos entre terceros países que se ha visto incrementada en un 48% entre 1974 y 1977 y que obedece a

la actividad de la flota petrolera, cuadro XV.

De los "nuevos aires" que, pretendidamente, soplan por la Marina Mercante del país vecino debe matizarse que se limitan al reforzamiento de los subsidios y ayudas que equiparen las condiciones de acceso a los buques franceses a las existentes en otros países, cuyo carácter, por reiterado, es ocioso aclarar; pero subsiste lo esencial de la filosofía de su política tradicional, la protección, adaptada a los tiempos actuales (52).

3.8.- Italia

De acuerdo con la Ley 684 de 20 de diciembre de 1974, se otorgan subsidios a aquellos nuevos servicios o para el mantenimiento de antiguos temporalmente antieconómicos requeridos por la economía nacional, en los que están incluidos los transportes marítimos entre la península y sus islas. El Estado es propietario de "ITALIA", "LLOYD TRIESTINO", "ADRIATICA" y "TIRRENA", navieras que operan en el tráfico internacional; -- del mismo modo, las compañías "TORREMAR", "CAREMAR" y "SIREMAR" que, junto a la "TIRRENIA", cubren las líneas costeras y pertenecen al Estado.

FINMARE es el holding propiedad del Estado a través del Instituto para la Reconstrucción Nacional en un 75% y en el otro 25% propiedad de particulares. De este modo el Estado controla las empresas arriba citadas en los siguientes porcentajes:

600

	<u>%</u> <u>FINMARE</u>	<u>%</u> <u>IRI</u>
Italia	90	10
Lloyd Triestino	80	20
Adriatica	60	40
Tirrenia	80	20
	<u>FINMARE</u>	<u>TIRRENIA</u>
Torreomar	48,51	51,49
Caremar	48,51	51,49
Siremar	48,51	51,49

La participación del Estado es muy elevada también en los astilleros (80%). Una Ley de marzo de 1977 hace responsable a los agentes marítimos del pago de los salarios, seguros y en general del estado social de todas las nuevas tripulaciones empleadas. Dichos agentes marítimos deben obtener garantías de los navieros de las Banderas de Conveniencia sobre la seguridad y salarios de los trabajadores antes de tomarlos.

Relacionados con la construcción naval, existe: a) desde 1959 un sistema de subsidios al desgüace para nuevas construcciones; b) préstamos de hasta el 70% del coste de construcción, modernización o reparación a devolver en 15 años al 15,5% de interés que es abonado por el propio gobierno y -- los navieros en un porcentaje de 50-505 ó 60-40% para buques -- de menos de 3.000 TRB.

Existe una reserva absoluta de la navega -

ción de cabotaje y el gobierno puede impedir a un buque de cualquier país que practique medidas discriminatorias contra los buques italianos (53).

El caso italiano debe incluirse entre aqué - llos que practican una política intensamente proteccionista, junto a Francia y España entre los europeos. El sistema de intervención italiano tiene de singular el mecanismo que emplea, las empresas públicas; dicho sistema y grado de protección es mucho -- más acusado en el sector constructor que en el marítimo. En el -- cuadro XVI aparece el resultado de la actuación de la flota italiana en la Balanza de Pagos.

Dicha flota transportaba a mediados de los se - senta un tercio de su transporte marítimo exterior y, en 1978, el 27% de sus importaciones y el 18% de sus exportaciones (de 184 y 43 millones de toneladas respectivamente) (54).

3.9.- Brasil

Con una dependencia del transporte marítimo no ceñida al tráfico exterior, por su larga costa Atlántica, la bandera brasileña transportó en 1971 el 21% de su comercio marí - timo exterior y todos los indicios apuntan a un progresivo cre - cimiento de tal participación futura. Brasil es uno de los paí - ses que ha reforzado enormemente su actividad constructora con la reciente crisis (55).

No existen subsidios a la operación de compa - ñías de navegación privadas, pero en realidad eso tiene poca --

trascendencia, porque aproximadamente el 80% del tonelaje mercante es propiedad del Estado; no obstante, la primera naviera del país en tráfico exterior, Lloyd Brasileiro, disfruta de algún -- apoyo estatal para pérdidas residuales. La propiedad del Estado es compartida con particulares y se refiere a las compañías más importantes del sector: la citada Lloyd B., DOCENAVE (carbón y mineral de hierro), y FRONAVE (tanques petroleros).

Hay en Brasil una especie de subsidio diferencial a la construcción, aparecido en 1967 (Decreto Ley 60679, de 3 de mayo) por el cual las compañías que deseen adquirir en el país buques para su operación en tráfico exterior, sólo habrán de abonar el precio equivalente al valor de esos buques en un -- astillero medio de Europa del Oeste --donde se supone que los -- precios de estos buques son más bajos--, cubriendo el Estado la diferencia entre aquel precio y el del astillero brasileño; esta medida, en realidad, es en beneficio de los astilleros.

Aunque su origen se halla en 1958, su nueva denominación-recargo de flete para la renovación de la Marina -- Mercante-- data de 1970 y en su virtud se aplica un recargo a -- los fletes de cargas en tráfico de importación y costero, que -- luego servirá para adquisición de buques, construcción y modernización.

En su guía de apoyo preferente a las líneas regulares del país, el Gobierno ofrece créditos a la adquisición de buques para esos cometidos por un importe de hasta el 80% -- del valor, a 15 años y 8% de interés.

En aplicación del Decreto Ley 666 de 2 de ju

lio de 1969, todo el comercio exterior al que otorgue asistencia financiera el gobierno debe ser transportada en buques brasileños siempre que sea posible, previéndose una serie de excepciones para los casos en que la legislación del otro país exija la participación de su bandera y actúe en el mismo sentido recíprocamente; tal participación exterior puede alcanzar hasta el 50% de la carga comerciable. En el caso de no existir un buque del país en condiciones de practicar dicho transporte, la Superintendencia de la Marina Mercante podrá fijar un buque de otra bandera a practicarlo (una tercera bandera). También puede transportarse por buques de una tercera bandera cuando no existan buques que realicen el servicio de ninguna de las dos banderas, y a través de designación del transportista por la citada Superintendencia.

El tráfico costero está reservado a los buques brasileños salvo que las necesidades no puedan ser cubiertas por buques del país. Existe reserva de carga "de facto" para los siguientes productos: petróleo (crudos y productos) a través del monopolio estatal (prácticamente total sobre su comercio), papel (salvo acuerdo o reparto con el otro país, este es el caso de -- USA), exportaciones de café a USA (en un 50%); en general -- tanto las de café como coco -- aplica la cláusula 40-40-20% (desde abril de 1970 hasta junio de 1971 en que alteró a 50-40-10%, para volver al sistema anterior en marzo de 1973 a la vista del acuerdo de las compañías que lo servían en aquellos términos).

La política del Gobierno brasileño consiste -- en aprobar sólo aquellas conferencias de fletes en que participa su "Lloyd Brasileiro" e impedir participar en su tráfico exterior

a las compañías que no estén conferenciadas, con lo que el control del transporte de su comercio exterior es decisivo.

Posee acuerdos bilaterales de reparto del transporte existente entre ambos, en condiciones 50-50% con Chile, México, Perú, Uruguay y Argelia (con ésta se exceptúa el petróleo); también tiene acuerdos de tráfico marítimo con la URSS, RD. Alemana, Polonia y Rumanía. Con Estados Unidos, además de lo ya expresado, existe un acuerdo de igual trato recíproco en materia de líneas regulares.

Aquellas empresas que exportan en buques brasileños disfrutan de incentivos extensibles a los casos en que los buques utilizados sean designados por cargadores de Estados Unidos, Rusia y Argelia.

Parece que recientemente (56) se adoptaron medidas de reforzamiento del apoyo al propio pabellón a través de la exigencia de transporte en tren o vía marítima en bandera brasileña de las cargas de empresas estatales (en realidad se trataría de exigir mayor disciplina dado que ya antes existía la obligación puesto que se supone que son cargas que gozan de "alguna asistencia financiera" por parte del Estado), garantía estatal a un crédito internacional al sector -en realidad a la Superintendencia de la Marina Mercante- de 300 millones de dólares y la fijación de fletes más altos para las importaciones de grano en buque nacional.

Como ha podido apreciarse, Brasil representa uno de los casos de mayor protección a la bandera nacional, sólo comparable -quedando en inferioridad- a los USA (o España, como -

veremos) o a ciertos países en desarrollo de la propia Latinoamérica. La base de estas actuaciones se encuentra, sin duda, en el tratamiento discriminatorio sufrido al carecer de control sobre el transporte de sus productos -la queja grave y tradicional de varios países en desarrollo en el seno de la UNCTAD-, y la propia dependencia que le impone su posición industrializadora a -- través de la construcción naval para completar el cuadro de fundamentación de una política proteccionista en aquel país.

Por otra parte, la posición de Brasil debe -- considerarse -con ligeras variaciones- común a gran parte de los países en desarrollo que poseen flota (los vecinos latinoamericanos como versión más afín), y representa una manera bastante extendida ya de enfrentarse a la competencia insostenible de los - países desarrollados.

En el cuadro XVII se ofrece la composición de la flota a primeros de 1979, relativamente diversificada.

3.10.- Alemania

A excepción de Estados Unidos, la mayoría de los países con los que comercia la República Federal Alemana -- son de su propio entorno, cortas distancias y relativamente fácil competencia de otros modos de transporte terrestre frente - al marítimo. A pesar de todo, su flota está entre las primeras del mundo y su composición no "padece" la excesiva especialización petrolera del resto de las flotas europeas -comunitarias o no-, con ser el componente más importante de su flota en términos de tonelaje, dado que en número de buques las tres cuartas

partes son cargueros no graneleros (líquidos o sólidos). Como corresponde a su significación económica, el transporte marítimo - en todas sus fases goza allí de una elevada tecnificación. Poco más de la mitad de su comercio exterior es por vía marítima -- (54%) y más de la mitad de éste es canalizado a través de puer - tos de los países vecinos (desembocadura del Rhin, mar Mediterrá - neo). Cerca del 17% del comercio exterior vía marítima canaliza - do por los puertos alemanes es transportado por buques de bandera del país. Alemania, por otra parte, posee una de las industrias de construcción naval más importante de Occidente especializada en construcciones de alta tecnología (57).

La característica de que concurren como impor - tantes las actividades constructora y marítima condiciona el tipo de apoyo adoptado tendente sobre todo a mantener o fomentar - las construcciones de los astilleros nacionales y, en su caso, a ofrecer unas condiciones de acceso a la propiedad de estos buques por armadores alemanes que resulten competitivas con las que -- existen en el mercado internacional. En ese marco deben entender - se las siguientes medidas:

a) Al amparo de la disposición aprobada el - 20 de mayo de 1965 sobre "'Principios de Promoción a la Marina Mercante Alemana"' (Registro F.A. n°94), se articulaban dos tipos de medidas: una de préstamo y otra de subsidio a las cong - strucciones de buques en astilleros alemanes para armadores del país que en los setenta se reducirían a los subsidios (desapare - ciendo los préstamos). El importe de éstos sobre el coste del -

buque fué:

de 1965 a 1974	10%
en 1975 y 1976	12,5%
en 1977	17,5%

Tales subsidios tienen un límite (120 millones de dólares en 1978) y son de carácter presupuestario, obligan a que los buques sean abanderados en el país, destinados al tráfico internacional y devueltos al Estado si el buque es vendido (variando el porcentaje de devolución sobre el total subsidio en función de los años que distan de la entrega del buque). La finalidad de estos subsidios es doble: mejorar la actividad de los astilleros alemanes y modernizar la flota y su competitividad. En 1978 se extendió su aplicación a buques de pasaje, remolcadores y especiales.

b) Préstamos a los armadores, con carácter alternativo, destinados fundamentalmente a buques de cabotaje; - se conceden por un importe limitado -70% del valor del buque y no superior a los tres millones de dólares-, a 12 años (los dos primeros de carencia) y tipo de interés privilegiado (5,5%); la financiación de estos fondos proviene del mercado de capitales y del Programa Europeo de Reconversión. Las condiciones de estos préstamos han ido mejorando progresivamente tanto en cobertura sobre el precio del buque como en subvenciones al tipo de interés, hasta llegar en 1979 al 90% y dos puntos por debajo --

del interés del mercado, respectivamente.

c) Con carácter marginal algunos Estados Federales acordaron la concesión de ciertas garantías de crédito para la adquisición de nuevos buques comerciales contruidos en astilleros locales cuando esos créditos no fuesen accesibles usualmente.

Independientemente ya de la política de apoyo a la Construcción - Naval:

a) Beneficios aplicables en las depreciaciones y otras reducciones fiscales, aunque en Alemania existe la obligación -inusual en la mayoría de los restantes países con cierta importancia marítima- de abonar el denominado "impuesto industrial" con ciertas reducciones.

b) No existe una reserva absoluta del cabotaje para los buques de pabellón nacional, limitándose a los casos en que existe disponible un buque alemán en condiciones sustancialmente similares a las de su alternativo de otro país.

c) Otras medidas restrictivas: el gobierno alemán puede limitar (o impedir) el fletamento con cargadores de aquellos países de quienes se sienta discriminado en el libre --ejercicio de la navegación comercial marítima; en tal sentido, todos aquellos contratos de fletamento en términos de línea regular con residentes en Brasil, Burma, Indonesia, Uruguay y Venezuela, deben ser intervenidos por representantes de la Administración. También pueden limitarse los fletamentos con países del Este so-

cialista y la antigua Rodesia. Los acuerdos entre compañías residentes y no residentes requieren autorización en la medida en que dichos acuerdos contengan materias de reparto de cargas o de fletes. Alemania mantiene un acuerdo de reserva de carga con Ivory - Coast en términos 40-40-20%.

Si hubiese que caracterizar los rasgos fundamentales del sistema alemán habría que decir que se trata de un - modelo intermedio de protección centrado en su política de apoyo a la confluencia entre el sector marítimo y naval -la adquisición de los buques- dada su importancia constructora y la incidencia - de la crisis en este último (aunque menor a la de la mayoría de - los países, de la que, además, puede ampararse mejor a través de su enorme capacidad financiera y la alta tecnología de sus producciones que las ha hecho menos frágiles). Las otras medidas de apoyo, de carácter secundario y menor entidad que las del grupo de - países proteccionistas, radican en buena medida en su posición -- geopolítica.

Como ya decíamos, la flota de la R.F. Alemana es una de las que posee mayor porcentaje de buques de carga general -cuadro XVIII- lo que tiene su correspondiente efecto en los ingresos: algo más del 50% son resultado de la actividad de la -- flota de línea frente al 46% de la actividad de los buques tanque y tramp y el restante 2% procedente de los buques de pasaje; esta composición de ingresos viene gozando de una gran estabilidad desde el año 1960 (58). Por lo que se refiere a la evolución de la flota -cuadro XIX-, la segunda mitad de los sesenta fué testigo - del más fuerte crecimiento del tonelaje que, por otra parte, nun-

ca se ha caracterizado por la brusquedad; de 1973 a 1976 se produce otro de los saltos importantes (sobre todo de la flota petrolera) para descender a partir de entonces (59). La cuenta de transporte marítimo de la Balanza de Pagos es deficitaria, aunque su tendencia a mejorar se va manifestando a partir de 1973 -cuadro XX-. (60)

NOTAS DEL CAPITULO VIII

- 1.- Cfr. "Self protection, self destruction", Fairplay, - nº 5.000, extraordinario, 1.979, pag. 17.
- 2.- Cfr. MODIGLIANI, "Aspectos Legales de la discriminación de banderas en el transporte marítimo internacional", Montevideo, 1.966, pag. 90.
- 3.- O'LOUGHLIN, C., o.c., pag. 149 y sts; también, MODIGLIANI, o.c., pag. 87, que cita como motivos extraeconómicos, razones de defensa, prestigio nacional y necesidades históricas objetivas (colonias), muy entre las económicas, motivos de Balanza de Pagos y cobertura de las necesidades de abastecimiento nacionales.
- 4.- Muy probablemente sea esa una de las razones del control disciplinario militar del personal empleado en la Marina Mercante a unir al de la seguridad del buque.
- 5.- O'LOUGHLIN, C., o.c., pags. 39 y 40.
- 6.- Ibidem, pags. 149, 162 y 163.
- 7.- Cfr. ANAVE, "Marina...77", o.c., pags. 86 a 88.
- 8.- Véase EUSSENER, Angsar, "The Spanish shipbuilding industry and the accessio of Spain to EEC", German Development Institute (GDI), Berlin, 1.979.
- 9.- Véase para España lo trabajado por los profesores ROLDAN, S. y GARCIA DELGADO, J.L., "La formación...", o.c., pags. 13 a 90, especialmente, 61 a 66.
- 10.- Cfr. O'LOUGHLIN, o.c., pag. 164.
- 11.- Cfr. UNCTAD, "El desarrollo de las flotas mercantes..." o.c., pag. 6.
- 12.- Cfr. O'LOUGHLIN, C. o.c., pag. 164.
- 13.- Cfr. Ibidem, pags. 149, 158, 159 y 163.
- 14.- Véase, MODIGLIANI, o.c.
- 15.- Cfr. STURMEY, "British shipping and world competition", University of London Press, 1.963, London, 1.963, pag. 191.
- 16.- Cfr. COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES (C.E.S.) "Politique maritime C.E.E. pavillons de complaisance", Bruselas, 1.979, pags. 149 y sts.
- 17.- Cfr. BIA, n. 56, (1-IV-1.980), pag. 3.
- 18.- Un caso flagrante -no único- es Liberia, controlada -por los Estados Unidos.
- 19.- Se trata de iniciativas adoptadas y realizadas por la I.T.F. que, bajo el lema de la solidaridad internacional, acomete programas de formación de titulados en los países en desarrollo; tripulantes que presionarán a la baja los salarios y demás condiciones de trabajo de la población ocupada.
- 20.- Cfr. O'LOUGHLIN, C., o.c., pags. 159 a 163.
- 21.- Cfr. STURMEY, o.c., pag. 191.
- 22.- Idem.
- 23.- Idem.
- 24.- Cfr. COUPER, o.c., pag. 99

- 25.- Véase BUHIGAS, Salvador, "Los servicios regulares marítimos occidentales en crisis", ICE, n. 534, Febrero 1.978, pag. 53 y sts.
- 26.- Véase UNCTAD, "Convención sobre un Código de Conducta" TD/B/C.4/206.
- 27.- Cfr. ANAVE "Marina...79", o.c., pag. 19; OCDE, "Maritime... 1.979", o.c., pag. 18.
- 28.- Cfr. UNCTAD, "El desarrollo...", o.c.
- 29.- Véase lo ya dicho en la Primera Parte, capítulo IV.
- 30.- Tanto para éste como para los demás países, existe alguna bibliografía "común" de la que parte el análisis, - formada principalmente a partir de los informes de UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE, "Maritime Subsidies", publicado en los años 1.958 a 1.978; los más usados en la elaboración de este trabajo han sido el de 1.964 y 1.978. Han sido usados también varios informes de OFICINA sobre situación comparativa de la política marítima de los países occidentales (no publicados), así como la información que facilita ANAVE en las Memorias - anuales de 1.977 a 1.979.
- 31.- Idem; del UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE, "Maritime... 1.978", o.c., pags. 119 y sts.
- 32.- ALAMAR, "Subsidios a Marina Mercante, prácticas y políticas" (reproducción del de U.S. Dep. of Com. de 1.964) Montevideo, 1.966, pags. 47 y sts.
- 33.- Idem.
- 34.- Entre 1.978 y 1.979 se produce una caída del tonelaje del 14,5 %, cfr OCDE, "Maritime Transport" 1.979", - o.c., pag. 71.
- 35.- Véase ANAVE, "Marina Mercante... (1.977, 1.978, 1.979)" o.c.
- 36.- Cfr. "INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS," "Shipping Statistics year boog, 1.979", Bremen, 1.979 pags. 104 y 105.
- 37.- Cfr. Ibidem, pag. 106.
- 38.- Sobre Inglaterra, además de las fuentes ya citadas, - "comunes" a otros países, ha de tenerse en cuenta la decisiva contribución de STURMEY, o.c., O'LOUGHLIN, o.c. y la información básica que facilita el GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING, o.c.
- 39.- STURMEY, o.c.
- 40.- Cfr. O'LOUGHLIN, o.c., pag. 82.
- 41.- A matizar, porque Gran Bretaña contratava tripulaciones extranjeras en condiciones peores a las de nacionales, lo que ocasionaba serios conflictos en ocasiones; cfr., sobre el particular, UNCTAD, "Costos relativos...", o.c., TD / 222, S.4, pag. 5.
- 42.- Cfr. OCDE, "Maritime... 1.979", o.c., pag. 69.
- 43.- El fenómeno japonés es en transporte marítimo, tan peculiar como en los otros en que sobresale su mayor eficiencia en relación al resto del mundo; recuérdese sin embargo que se trata de uno de los países donde obtendría buenos resultados la política de protección a principios de siglo. (corta duración, selectiva...), y donde se disfrutó de otra ventaja adicional: unos astilleros relativamente intactos al acabar la segunda Guerra Mundial.

- 44.- Cfr. INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS, o.c., pag. 161.
- 45.- Cfr. Ibidem, pag. 162.
- 46.- Idem.
- 47.- Véase sobre el tema, además de la general, MODIGLIANI, o.c., pag. 88.
- 48.- Cfr. OCDE, "Maritime...79", o.c., pag. 69.
- 49.- I.S.E. o.c., pag. 171.
- 50.- Véase, además de la general citada para todos los países, ROBERT JEAN "Elements d'une politique des transports maritimes" Editions Eyrolles, Paris, 1.973; BERNHEIM, J. "Pour une politique économique des transports" - Editions Eyrolles, Paris, 1.972, especialmente, el correspondiente a GRILL A. y DORSAY, Ph. "Les transports maritimes", pags. 314 a 360; BILLET, "La política de transportes en Francia", en volumen I de MOP "La política de transportes en Francia", en volumen I de MOP "La política de transportes en Europa Occidental", Madrid 1.976.
- 51.- ROBERT, J. o.c.
- 52.- Cfr. BIA n. 67 (15-X-1.980), pag. 1.
- 53.- Véase DANTE FIORE "L'industria dei trasporti marittimi in Italia", especialmente la parte II: "L'azione dello Stato tra il 1.860 e il 1.965", Roma, 1.970.
- 54.- Cfr. OCDE, "Maritime... 1.979", o.c., pags. 132 a 134.
- 55.- Véase CONSTRUNAVES, "La construcción naval en (1.978, 1.979)", o.c.
- 56.- Cfr. ANAVE Ibidem, para 1.978, pags. 75 y 76.
- 57.- Véase, sobre el tema general de la política de transportes en Alemania, WILLEKE, R. "La política de transportes en Alemania Federal", dentro de la obra de M.O.P., "La política de transportes...", o.c.
- 58.- Cfr. I.S.E., o.c., pag. 122.
- 59.- Véase en LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, "Statistical Tables" de los años 1.973 a 1.976.
- 60.- Otras referencias sobre la materia: CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES, (M.O.P.), "La política de transportes en Europa Occidental", comprende, vol. II- R. WILLEKE: "La política de transportes en Alemania Federal", M.E. BEESLEY: "La política de transporte en el Reino Unido", vol. I- BILLET: "La política... en Francia, KLAASSEN- "La política... en Holanda" STURMEY S.G., "Liberalism, Dirigism and the new International Maritime Order", Rotterdam 1.978; TRESSELT, Dag "The controversy in division of Labour International Seaborne transport", INSTITUTE OF SHIPPING RESEARCH, BERGEN, 1.969; UNCTAD, "Informe del Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial sobre las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación auténtica entre el buque y el pabellón de matrícula", TD/B/C.4/177, TD/B/C.4/AC/1/3, Febrero 1.978; UNCTAD, "Repercusiones de la Eliminación gradual de la libre matrícula", 24.X.1.979, TD/B/C.4/AC. 1/5; UNCTAD;

"Eliminación gradual de las operaciones de libre matrícula" 22-X-1.979, TD/B/C.4/AC.1/7; UNCTAD, "Propietarios efectivos de las flotas de libre matrícula" TD/222 SUPP.1, Mayo 1.979; UNCTAD, "Mecanismos jurídicos para reglamentar las operaciones de las flotas de libre matrícula durante el período de eliminación gradual", - 27.X.1.979, TD/B/C.4/AC.1/6; UNCTAD, "Transporte marítimo de hidrocarburos", TD/222/Supp.3, Mayo 1.979; - - CONSTRUNAVES, "Los subsidios a la industria naval en - Holanda" Madrid, Diciembre 1.978; CONSTRUNAVES, "Los subsidios a la industria naval en Gran Bretaña", Madrid, Octubre 1.978; CONSTRUNAVES, "Los subsidios a la industria naval en Estados Unidos", Madrid, Enero 1979; CONSTRUNAVES, "Los subsidios a la industria naval en Francia", Madrid, Noviembre 1.978; CONTRANAVES, "Las ayudas a la construcción naval en el extranjero", Madrid, Enero 1.965, "confidencial" (?); CONSTRUNAVES, "La construcción naval en crisis, Políticas sectoriales en otros países", Madrid, Mayo 1.978, Suplemento a la memoria anual 1.977 donde viene más; ALAMAR, "Asistencia a las Industrias Prácticas y políticas económicas; - - ANAVE, "Medidas de Protección y fomento del sector armador en distintos países", Madrid, 12-4-78, informe - 23 pags., casa; BEESLEY, M.E., "La política de Transportes en el Reino Unido" en (la política de transportes en Europa Occidental del Consejo Superior de Transportes Terrestres). Vol. I y II (casas); CAMARA JUNIOR Noruega, "Discriminación de banderas en la navegación internacional", Oslo, 1.964; COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA, "Los fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina", Nueva York, Naciones Unidas, 1.969.

CUADRO I

RENTARENTA DE TRANSPORTES MARITIMOS

	1972	1973	1974	1975	1976	1977
	(en millones de cócoras noruegas)					
Ingresos	14.175	16.705	19.220	16.720	16.370	17.440
Gastos	5.540	6.450	7.935	7.970	8.145	8.720
<u>SALDO</u>	<u>8.635</u>	<u>10.255</u>	<u>11.285</u>	<u>8.750</u>	<u>8.225</u>	<u>8.720</u>

E Estimado

Fuente: S.I.A. n.º 4 pg. 11

CUADRO II

GRAN BRETAÑA

APORTACION DE LA FLOTA MERCANTE DE PROPIEDAD BRITÁNICA A LA BALANZA DE PAGOS

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
	(en millones de libras esterlinas)										
Ingresos por fletes, pasajes y "time - charter"	574	712	892	864	1100	1578	1657	2002	2118	1895	2.193
Gastos en el extranjero (con bustibles, gastos de puerto y otros)	273	310	397	429	494	746	791	988	1092	923	1054
Contribución directa a la balanza de pagos	301	402	495	435	606	832	866	1014	1024	972	1139

Fuente:

General Council of British Shipping

CUADRO III Importaciones y exportaciones marítimas del Reino Unido
y participación de su bandera en dicho comercio (1968-78)

EXPANSIÖNES	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t
1968	118.8	49	108.9	61	226.7	95	619.9	22	865.6	30	
1969	125.1	47	105.4	60	220.4	93	788.1	29	866.6	34	
1970	146.4	41	103.5	57	246.8	48	628.9	31	1,071.8	35	
1971	166.5	48	103.4	54	288.8	51	622.9	30	1,197.7	35	
1972	186.2	45	104.4	48	280.7	47	697.1	28	1,197.9	32	
1973	194.3	44	104.3	44	282.0	38	1,084.1	29	1,202.0	32	
(1974)	(194.3)	31	(194.3)	44	(282.0)	38	(1,084.1)	29	(1,202.0)	32	
1975	198.7	31	183.0	45	327.7	38	1,058.3	29	1,280.0	30	
1976	196.2	31	184.8	43	328.8	38	807.6	29	1,032.4	31	
1977	196.4	28	87.4	41	228.8	32	694.2	32	907.9	32	
1978	186.7	22	78.0	38	226.1	34	486.9	31	728.1	32	
1979	185.4	28	78.2	37	228.6	30	402.5	29	727.0	29	

EXPANSIÖNES	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t	14.3	10 ⁷ t
1982	182.5	34	78.2	37	228.6	30	402.5	29	727.0	29	
1983	166.9	23	74.7	36	224.1	27	371.0	26	665.9	25	
1984	150.0	11.3	71.6	34	201.1	22	353.6	24	582.9	24	
1985	131.2	2.9	70.7	34	206.8	25	353.9	27	604.7	24	
1986	121.2	2.6	78.7	35	208.8	28	368.8	28	610.7	24	
1987	119.3	12.2	83.3	35	206.7	27	361.1	24	611.8	24	
(1988)	(119.3)	52	82.2	32	202.8	24	347.9	24	597.7	24	
1989	112.2	12.2	78.0	32	202.2	24	345.5	24	601.7	24	
1990	112.2	12.2	78.0	32	202.2	24	345.5	24	601.7	24	
1991	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1992	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1993	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1994	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1995	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1996	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1997	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1998	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
1999	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	
2000	107.8	14.6	77.2	34	200.1	24	340.2	24	595.6	24	

EXPORTACIONES

1968	8.3	29	73.8	70	62.1	68	17.9	49	100.0	53
1969	2.4	23	74.7	66	84.2	62	15.6	49	99.9	60
1970	11.3	25	71.8	64	60.1	60	17.6	48	100.7	58
1971	15.1	25	72.7	64	68.8	55	23.9	47	104.7	54
1972	21.3	25	72.7	62	68.8	52	24.6	46	102.2	48
1973	12.4	40	83.1	50	52.7	49	24.9	38	117.6	48
(1974)	(12.3)	(47.4)	(87.5)	(50.8)	(50.8)	(49)	(23.9)	(46)	(107.7)	(48)
1975	17.2	37	78.0	52	92.3	49	14.5	43	107.7	48
1976	17.4	31	72.3	49	88.7	45	14.0	44	103.7	45
1977	16.0	33	72.2	44	88.2	42	20.4	33	108.6	40
1978	15.4	24	62.2	38	94.8	38	28.0	29	125.6	35
1979	22.5	24	79.6	38	102.0	34	44.7	18	145.7	29

FUENTE: General Council of British Shipping y s.a.

CUADRO IV

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE INGLESA, NUMEROS INDICES,
1960 = 100

AÑOS	CARGA SECA	B. TANQUE	TOTAL
1960	100.00	100.00	100.00
1961	95.63	123.85	106.42
1970	104.81	184.14	135.14
1971	106.29	218.12	149.04
1972	107.65	251.34	162.52
1973	122.52	253.89	172.73
1974	130.59	275.67	186.06
1975	133.10	307.19	199.62
1976	134.14	307.92	200.58
1977	133.24	296.29	195.60
1978	135.06	291.01	194.69
1979	117.84	269.16	175.69

FUENTE: I. S. E. BREMEN

Cuadro V. Inglaterra. Contribución a la Balanza de pagos por la Marina Mercante propiedad de ingleses en 1979 (en millones de £) y composición (en %)

<u>Carga</u>	<u>Seos</u>	<u>Tanques</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>	
					Ingresos por Servicios internacionales
321	79	400	15		Fletes
406	37	443	16		- de importaciones inglesas
443	505	948	35		- de exportaciones inglesas "
					- de terceros países "
1.170	621	1.791	66		- Total fletes
					Pasajes
109	-	109	4		cobrados en V.K.
202	-	202	7		cobrados en el exterior "
311	-	311	11		Total pasajes
					Ingresos por "time charter"
294	306	600	22		de exterior "
13	3	16	0		de residentes, no viajeros en V.K.
307	309	616	23		total "time charter"
1.788	930	2.718	100		<u>total ingresos</u>
					-Pagos
					-donaciones
183	167	350	33		- combustibles y lubricantes
499	205	704	67		- puertos y atrac.
682	372	1.054	100		- <u>total pagos</u>
					<u>Total ingresos</u>
1.106	558	1.664			<u>menos pagos</u>
					contribución a la balanza de pagos
1.345	848	2.193			ingresos (con "
682	372	1.054			pagos
+ 663	+476	+1.139			contribución neta

Fuente: General Council of British Shipping y a.p.

Cuadro VI

Inglaterra. La cuenta de transporte marítimo en la Balanza de pagos 1973-1979

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
A. CONTRIBUCION POR "TRANSPORTE MARITIMO"	386	510	547	656	664	659	1.009
(Id. Propiedad de Británicos)	606	832	866	1.014	1.024	972	1.139
B. Pagos al exterior por fletes a importac.	690	897	801	965	1.030	1.160	1.439
C. Pagos al exterior por pasajes	31	37	54	56	52	52	74
D. Total pagos al exter.	721	934	855	1.021	1.082	1.212	1.510
E. Desembolsos de flota extranjera en J.K	237	306	372	413	478	526	564
F = D - E	-484	-628	-483	-608	-604	-686	-946
Q = A - F	-98	-118	64	448	460	-27	463

Fuente: General Council of British Shipping

Cuadro VII

Cuenta de "INVISIBLES" de la Balanza de Pagos de V.K

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
"Invisibles" Privados *	+ 2399	+ 2842	+ 3018	+ 4912	+ 4548	+ 5142	+ 4888
" de Flota propied. de V.K	+ 606	+ 832	+ 866	+ 1014	+ 1.024	+ 972	+ 1139
TRANSACCIONES GUBERNAMENTALES NETAS	- 968	- 1213	- 1516	- 2101	- 2553	- 2976	- 3347
TOTAL INVISIBLES (NETO)	+ 1431	+ 1629	+ 1502	+ 2811	+ 1995	+ 2166	+ 1541
BALANZA COMERCIAL	- 2353	- 5194	- 3203	- 3927	- 2279	- 1546	- 3404
BALANZA POR CUENTA CORRIENTE	- 922	- 3565	- 1701	- 1116	- 284	- 620	- 1863

Nota. * Comprende servicios de empresas públicas y privadas, rentas de la propiedad, intereses, beneficios y transferencias.

Fuente: GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING

CUADRO VIII

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE GRIEGA, 1960 - 1979. NUMEROS INDICES BASE

1960 = 10

AÑOS	CARGA SECA	B. TANQUE	TOTAL
1960	100.00	100.0	100.0
1965	228.5	410.3	256.6
1970	293.4	756.0	365.0
1971	327.7	1.106.0	448.2
1972	387.2	1.351.7	536.5
1973	500.4	1.601.7	670.9
1974	631.1	1.917.8	830.3
1975	681.0	2.304.4	932.4
1976	685.2	2.471.1	916.7
1977	805.4	2.680.3	1.095.7
1978	971.8	2.831.3	1.259.7
1979	1.132.9	2.745.6	1.382.6

FUENTE I. S. E. BREMEN

CUADRO IX

EVOLUCION DE LA FLOTA JAPONESA 1.960 - 1.979. N° INDICES,BASE 1960 = 100

AÑOS	CARGA SECA	B. TANQUE	TOTAL
1960	100.00	100.00	100.00
1965	138.96	236.65	162.19
1970	312.40	661.96	395.51
1971	344.71	747.30	440.44
1972	377.69	875.05	495.95
1973	428.47	1.048.83	575.98
1974	447.85	1.202.89	627.14
1975	446.98	1.390.04	671.22
1976	429.04	1.555.54	696.90
1977	427.15	1.580.95	701.50
1978	445.31	1.462.07	687.07
1979	439.93	1.433.41	676.15

FUENTE: I,S.E. Bremen

CUADRO X

ESTADOS UNIDOSSUBSIDIO DIFERENCIAL A LA EXPLOTACION 1968 - 1977

<u>AÑO FISCAL</u>	<u>EN MILLONES DE \$/</u>
1968	200,1
1969	194,7
1970	205,7
1971	268,0
1972	235,6
1973	226,7
1974	257,9
1975	243,1
1976	386,4
1977	343,8

Fuente

B.I.A. n° 32 pg. 13

Cuadro XI

ESTADOS UNIDOSSUBSIDIO DIFERENCIAL A LA CONSTRUCCION 1968 - 1977

<u>AÑO FISCAL</u>	<u>EN MILLONES DE \$</u>
1968	96
1969	94
1970	95,2
1971	135
1972	141
1973	185,5
1974	198,9
1975	239,7
1976	243,6
1977	218,4

Fuente . B. I.A n° 32 Pag.12

CUADRO XII

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE DE LOS ESTADOS UNIDOS. NUMEROS INDICES
BASE 1960 = 100 (1960 - 1979)

AÑOS	CARGA SECA	B. TANQUES	TOTAL
1960	100.00	100.00	100.00
1965	84.34	99.17	87.59
1970	67.81	101.19	75.13
1971	57.17	118.56	70.63
1972	48.45	120.89	64.34
1973	44.85	122.93	61.98
1974	40.55	129.00	59.95
1975	39.70	134.52	60.50
1976	38.94	144.52	62.10
1977	37.66	140.75	60.28
1978	37.37	154.19	62.99
1979	36.79	180.43	68.29

FUENTE: I. S. E. BREMEN

CUADRO XIII

U.S.A. COMERCIO EXTERIOR VIA MARITIMA Y COBERTURA DEL PABELLON
NACIONAL. 1962 - 1977

EXPORTACION

AÑO	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
1962	105 117	1,4	30 131	27,5	62 301	7,3	12 685	16,5
1968	155 235	7,9	25 365	24,3	115 365	3,5	14,508	14,2
1974	219 803	6,0	28 580	30,5	171 738	1,3	19,485	11,7
1977	224 939	5,9	25 880	29,2	180 798	1,8	18 261	13,1
<u>IMPORTACION</u>								
1962	191 667	7,5	18,145	24,2	62 878	6,0	110 644	5,6
1968	263 387	4,8	20 721	23,6	94 089	2,5	148 577	3,7
1974	408 712	6,8	22 838	29,0	110 984	2,5	274 890	6,6
1977	550 393	3,9	21 874	31,3	108 226	2,3	420 293	2,9

FUENTE: Statistical. Shipbuilders Council of America, and Quarter, 1978

Cuadro XIV

FRANCIA

BALANZA DE TRANSPORTES MARITIMOS

	1971	1972	1973	1974	1975	1976
	(en millones de francos)					
Ingresos	2.795	2.919	3.534	5.297	5.540	3.123
Gastos	<u>5.039</u>	<u>4.880</u>	<u>5.861</u>	<u>9.286</u>	<u>7.729</u>	<u>4.202</u>
SALDO	-2.244	-1.961	-2.327	-3.989	-2.189	-1.079

Fuente: B.I.A. n° 4 pag. 13

COMERCIO MARITIMO EXTERIOR Y COMERCIO DEL PASELLO FRANCÉS

	1974				1975				1976				1977			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
COMERCIO MARITIMO EXTERIOR																
Import 35517 7291	-	-	-	-	31901 10023	-	-	-	37609 10149	-	-	-	39900 10757	-	-	-
Export 10031 1274	-	-	-	-	7609 1049	-	-	-	9668 1172	-	-	-	8193 2082	-	-	-
TOTAL 45548 8565 5508 14073					39710 11083 3190 14273				46277 11321 3383 14704				47713 12839 4530 17369			
COMERCIO DEL PASELLO FRANCÉS																
Import 19940 4271	-	-	-	-	14542 3048	-	-	-	17138 3930	-	-	-	16452 4086	-	-	-
Export 15409 5649	-	-	-	-	13700 5391	-	-	-	14406 5645	-	-	-	17291 6672	-	-	-
TOTAL 35349 10120 4379 14499					28242 9239 4610 13849				31544 9575 4553 14128				33743 10760 4336 15096			
PETROLEO																
Import 136023 44828	-	-	-	-	114222 41880	-	-	-	131263 44323	-	-	-	126347 40462	-	-	-
Export 3096 243	-	-	-	-	5099 668	-	-	-	5066 668	-	-	-	8000 792	-	-	-
TOTAL 139119 45071 34419 79490					119321 42548 42594 85142				137129 44991 46761 91752				134347 41294 49372 90626			
TOTAL																
Import 185900 56390	-	-	-	-	160895 55762	-	-	-	186010 58402	-	-	-	182379 55307	-	-	-
Export 29416 7366	-	-	-	-	26608 7108	-	-	-	28940 7485	-	-	-	33484 9546	-	-	-
TOTAL 215316 63756 44108 108042					187503 62870 50394 113264				214950 65887 54577 120944				215863 64853 58238 123091			

FUENTES: Direction Generale des Douanes et C.C.A.F. - "Transport maritime, études et statistiques 1978, Paris P. 90
NOTAS: - Comercio total
- Transportado en pabellón francés
- Tráfico extranacional
- Carga total transportada por pabellón francés.

Cuadro XVI

ITALIA

BALANZA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

Aportación de la Marina Mercante a la economía nacional y a la Balanza de Pagos.

	1973	1974	1975	1976
	(en millones de liras)			
<u>Ahorro de Divisas</u>				
Fletes por:				
Mercañfías importadas	185,2	328,1	351,8	466,7
Transporte al extranjero de pasajeros italianos	44,6	51,0	54,0	57,0
TOTAL	229,8	379,1	405,8	523,7
<u>Divisas Ganadas</u>				
Fletes por:				
Mercañfías exportadas	140,5	169,0	821,1	1.063,5
Tránsito y transporte entre terceros países	470,0	581,0	"	"
Transporte de pasajeros extranjeros	38,0	101,0	103,9	110,0
TOTAL BRUTO DIVISAS GANADAS	698,5	851,0	925,0	1.173,5
Gastos en el extranjero	260,0	457,0	462,0	600,0
Aportación neta a la Balanza Pagos	438,5	394,0	463,0	573,5
APORTACION TOTAL, AHORRO Y DIVISAS GANADAS	668,3	773,1	868,8	1.097,2

Nota: " incluido en los fletes de exportación,

Fuente: R.I.A. n° 14 y s. p.

CUADRO XVII

FLOTA MERCANTE DE BRASIL

AÑO	BARCOS	10 ³ TRB	AUMENTO %	PROMEDIO EDAD
1970	201	1211	-	11,8
1971	197	1383	-	9,3
1972	204	1500	24	8,2
1973	224	1740	-	7,9
1974	223	1961	31	7,2
1975	234	2487	-	6,6
1976	251	2773	41	6,7
1977	260	3034	-	6,8
1978	269	3199	15	7,0
1979	268	3385	6	7,0

FUENTE: BTA 47 - 15/XII-79

Y e. p.

CUADRO XVIII

ALEMANIA. COMPOSICION DE LA FLOTADICIEMBRE - 1.978

TIPO DE BARCO	Nº	T. R. B.	2
A. MERCANTE	1.599	8.492.680	-
1.- Pasaje	134	91.201	1
2.- Carga Seca	1.324	5.326.220	63
a) Ro-Ro	63	192.109	2
b) Otros	1.261	5.134.111	60
- Carga general	1.053	2.082.013	25
- Refrig.	17	109.323	1
- Container	51	1.019.068	12
- Lash	2	14.151	0
- Especializados	69	58.227	1
- Bulk carriers	68	1.808.943	21
- O B O	1	42.384	0
3. Buques Tanque	141	3.075.160	36
- De mineral	83	2.994.352	35
- Otros	18	3.999	0
- De gas	13	39.524	0

FUENTE: I. S. E. Bremen, y E.P.

CUADRO XIX

EVOLUCION DE LA FLOTA DE LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

1.950 - 1.970

AÑO	TOTAL		CARGA SECA		TANQUES		PASAJE	
	Nº	1000 TRB	Nº	1000 TRB	Nº	1000 TRB	Nº	1000 TRB
1950	1737	770	1595	645	138	80	7	27
1955	2311	2898	2115	2428	99	327	17	124
1960	2706	4702	2434	3886	103	633	169	243
1965	2642	5755	2356	4635	121	880	165	240
1970	2690	8441	2381	6422	131	1825	178	194
1975	1710	8696	1315	5343	146	3249	249	104
1977	1818	9322	1403	5675	143	3549	272	98

FUENTE: I.S.E Bremen

CUADRO XX

REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
BALANZA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS

	1971	1972	1973	1974	1975	1976
	(en millones de marcos)					
I.- Pagos al Extranjero.						
Fletes de importación a empresas extranjeras	5.109	5.101	5.696	5.559	4.881	5.027
Gastos de puertos y otros gastos de las empresas alemanas en el extranjero	1.802	1.685	1.771	2.466	2.539	2.748
Fletamento de buques extranjeros	851	456	503	639	762	634
TOTAL DE PAGOS ...	7.762	7.242	7.970	8.664	8.182	8.409
II.- Ingresos						
Ingresos por fletes de empresas navieras alemanas en el Comercio exterior alemán y en Cross Trade	4.102	3.808	4.161	5.612	5.846	5.639
Ingresos por servicios portuarios y otros gastos adicionales	1.121	1.068	1.092	1.424	1.563	1.603
Paseaje	80	76	66	34	28	27
TOTAL DE INGRESOS	5.309	5.012	5.359	7.070	7.437	7.269
III, SALDO	-2.453	-2.230	-2.611	-1.594	-	743-1.140

FUENTE: B.I.A. o.c.

CAPITULO IX POLITICA ECONOMICA Y TRANSPORTES MARITIMOS EN ESPAÑA:UNA VISION GLOBAL

1.- PAUTAS HISTORICAS

El marco interior, en el que habrá de desenvolverse la política económica marítima, viene definido por los caracteres generales del que inspira a todo el sistema económico: protección y fomento, desde finales del siglo pasado; esa forma peculiar de interpretar y aplicar el intervencionismo tiene rasgos más agudos en la Marina Mercante por su especial significación, en otras palabras, por su estrecha relación con la defensa militar del país en su doble vertiente de potencial instrumento bélico directo y garantía del abastecimiento estratégico militar y civil de primeras necesidades.

En otros lugares se ha hecho referencia ya a la política de protección a la Marina Mercante subsiguiente a la Primera Guerra Mundial, aunque el grueso del sistema se hubiere concebido antes de aquella; tal protección se produce de una forma algo contradictoria al llevarse a cabo con la cautividad en el mercado de buques que desde entonces y salvo excepciones, viene imperando en nuestro país. El año 1925 y en particular su Decreto de Ley de agosto será el punto de arranque de esta larga etapa cuya caracterización básica podría definirse como "protectora para la Marina Mercante siempre que no esté en contradicción con la protección necesaria a la construcción naval"; eso puede apreciarse entre otros lugares en la misma forma de arbitrar la política -

mercante unida en la mayoría de los casos a la de la construcción naval hasta el punto que son varios los momentos en que se habla de protección a la primera y en realidad lo es de la segunda, y - al contrario (1).

Ya en 1837 había visto la luz una de las disposiciones más significativas en la protección a la construcción naval: se prohibió la compra de buques extranjeros para los servicios del Estado, su matriculación en España si habían sido cons-truidos en el exterior, y carenar allí; se aprobó además la fran-quicia para las máquinas de vapor destinadas a la construcción de buques en España. Sin embargo la situación de insuficiencia y desprotección de la industria siderúrgica mostraría el limitado alcan-ce de aquella. En 1841 se modifica tal posición hacia la liberali-zación de importaciones de buques que llegará a culminar en 1868. En ésta etapa se produce una fuerte caída de construcciones inte-riores -cuarenta, con 5.430 toneladas para el período de 1880 a 1893- muy superior a la de cualquier otro país europeo, mientras se importan 324 buques de hierro y acero y 294 de madera. Para pa-liar la inferioridad relativa de nuestra construcción naval fun-cionaban ya en el siglo pasado unas primas a la construcción con-cebidas como subsidio directo para mejorar la posición de oferta de los astilleros; nacidas con el arancel de 1849, sufrieron varia-ciones cuantitativas en 1874, 1877, 1880 y 1890 y cualitativas en 1892, 1906 (arancel proteccionista) y 1909 (Ley de Comunicaciones Marítimas); las otras dos medidas arbitradas en la defensa del -- sector constructor se materializaron en la ya citada franquicia -- arancelaria a los componentes de la construcción destinados a --

nuestros astilleros y en la aplicación de aranceles (de distinto valor en función de la filosofía imperante) a la importación de buques construidos en el exterior (2).

Nos encontramos así con un sector, Marina -- Mercante, sujeto a una restricción decisiva: imposibilidad de importación de buques; en torno a esta limitación habrá de tejerse gran parte del sistema de protección -- "como han de comprar sus buques en el interior y éstos resultan más caros ..." -- que apelará también a otras motivaciones. En momentos, el problema llegará a definirse en términos de necesidad de protección a la construcción naval por la ineficiencia de la industria auxiliar y, a la Marina Mercante, por la de la construcción naval.

Una panorámica de la evolución seguida por -- la política de la Marina Mercante (y estrechamente unida a ella, por la construcción naval) vendría ofrecida por las disposicio -- nes de la etapa de los Reyes Católicos, el Informe de Jovellanos en 1790, la Ley de 1909 de Comunicaciones Marítimas y la Ley de Protección y Renovación de 1956 como pautas históricas más relevantes.

La referencia histórica con que cuenta la Marina Mercante española tiene gran similitud con la de otros países, en particular en el disfrute de medidas de apoyo. De la época del Emperador Claudio existen los premios de "acostamiento" a buques de más de 600 toneladas en servicio (en su origen por estar en las costas y ofrecer guarda y cobertura a las necesidades de transporte (3)), aplicados desde finales del siglo XV en nuestro país; junto a ellos, la preferencia de bandera y la reserva

completa a los buques españoles del tráfico de Indias.

El informe de Jovellanos a finales del siglo - XVIII propugna el mantenimiento de la legislación protectora, redu cir los fletes, equiparándolos a los extranjeros mediante primas a la navegación o "acostamientos", la concesión de franquicias fisca les, fomento de la construcción naval mediante "acostamiento" o -- primas a la construcción naval, exención de impuestos a las materias primas necesarias para la construcción, autorización de importación de buques, exención de derechos de entrada o salida para las mercan cías que se transporten en bandera española, reserva del tráfico - de Indias y propuesta de aprobación de una ordenanza de Marina Mer cante y Código de navieros (4).

La Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 es- tablece la reserva del tráfico de cabotaje y de puertos a los bu - ques de construcción y bandera nacionales, una mayor cuantía en -- primas a la construcción y a la navegación, subvenciones a fondo - perdido para el mantenimiento de determinadas líneas de carga y pa - saje, libertad de importación cuando la industria nacional no pue - da ofrecerlos a igual precio y plazos que la extranjera, y enuncia - ción de la necesidad de concierto entre la navegación y el ferroca - rril (5).

La Ley de 12 de mayo de 1956 es la norma más completa y la que contempla un número mayor de medidas hacia el sector. Dispone sobre ordenación del tráfico, reserva el de cabota - je a los buques de construcción y bandera nacionales , establece un plan de renovación de la flota mercante de un millón de tonela - das en 10 años estableciendo para ello unos criterios de clasifica

ción de los buques que aspiren a disfrutar de los beneficios; superiores primas a la construcción, mayores facilidades del crédito naval, aumenta las primas a la navegación, fija una subvención a las líneas de pasaje de interés político de 95 millones de pesetas (después de la Ley) y establece una serie de exenciones fiscales; aunque no en términos absolutos, se prohíbe implícitamente la importación de buques, pero ésta será posible si los astilleros españoles no consiguen el ritmo demandado.

2.- DISPOSICIONES CLAVE

2.1.- La Guerra Mundial y la Ley de 1956

Como ya se ha dicho en numerosas ocasiones, nuestra etapa arranca al acabar la guerra civil con una legislación heredada de fechas anteriores que posee un marcado carácter de protección para la construcción naval y parecido, aunque no tan intenso, para la navegación marítima; el texto básico viene constituido por el Decreto Ley de agosto de 1925. Sobre esa base hay que tener en cuenta el efecto de la autarquía y del aislamiento forzado del exterior que, si no logró cuajar en este sector, fue por la imposibilidad material de producir la flota suficiente para el autoabastecimiento de transporte a la vista de las limitaciones sufridas por los astilleros (aprovisionamientos deficientes, necesidad de importación de algunos elementos, insuficiencia de chapa surtida por el mercado internacional). De ahí la impotencia de la Ley del Crédito naval de 1939, a pesar de --

las buenas condiciones de sus préstamos, para conseguir una alteración significativa en la renovación y aumento de la flota. Cuando estas limitaciones van superándose de la mano de una mejora en la oferta interior de materiales y mayores facilidades para practicar algunas importaciones (cese del bloqueo y establecimiento de relaciones con los Estados Unidos), es cuando se pone en marcha la operación del millón de toneladas de la Ley de 1956; pero esa puesta en marcha se asienta a su vez en un crecimiento de la demanda de transporte marítimo y en la adopción de una serie de medidas de protección y estímulo a la inversión (fundamentalmente las relativas a la adquisición de los buques y la existencia de una reserva de tráfico no perjudicada por los fletes oficiales de -- 1952). Hasta ese momento el grueso de las contrataciones se produce por la empresa pública E. N. ELCANO.

El sustento de la Ley de 1956 nos lo ofrece el propio discurso de CARRERO BLANCO en su presentación a las Cortes (6) y puede resumirse en los siguientes argumentos:

- escasez de la flota existente para cubrir las necesidades de transporte que se enuncian en transportar la totalidad o próximo a ella del tráfico interior de pasajeros y carga e importaciones sin sujeción a compromiso bilateral y -- transporte internacional de pasajeros; 50% de las importaciones y exportaciones sujetas a intercambio (pag. 10).

- carácter estratégico de la Marina Mercante para la defensa y abastecimiento nacional (pags. 12 y 10).

- vejez: se trata de la flota más vieja del mundo , con un 65,5% de más de 25 años y un 38% de más de cua-

renta años; esta vez ocasiona unos mayores gastos de explotación en consumo de combustible y reparaciones (pag. 14 y 15).

- razón de balanza de fletes: es utilizada sobre todo para justificar la necesidad de la potenciación de construcciones de petroleros y de transporte de emigrantes y, en general, buques destinados al transporte de cargas secas. Se arguye que el déficit en transporte de crudos era en 1954 de 500 millones de pesetas (con los que podrían haberse construido 18 petroleros de 19.000 toneladas), de 250 a 300 millones de pesetas en el de emigrantes y de 540 millones en el de cargas secas (pag. 15 y 16).

- es posible construir esos buques a precios internacionales de acuerdo con las manifestaciones de los astilleros, si tienen pedidos y plancha en almacén (pag. 16).

- adopción de los estímulos precisos para que los armadores inviertan en construcciones con el sistema alternativo de que "en su defecto" lo hará la E.N. ELCANO (pag. 17).

- no es grande el gasto para el Estado si se compara con los beneficios que se obtienen de reducir los pagos por fletes al exterior, la mejora de seguridad en el abastecimiento y defensa nacional la contribución al desarrollo de la construcción naval que estará así en condiciones de llegar a exportar parte de su producción (pag. 17 y 18).

No hay el menor ambage en cuanto al carácter benefactor de la Ley: "se trata de una Ley (donde) se establecen normas de protección para nuestro transporte marítimo y medidas conducentes a estimular la iniciativa privada hacia la reno-

vación de nuestra flota mercante"" (pag. 7).

Esta filosofía de la Ley contenida en el discurso de Carrero Blanco se encuentra presente en la propia exposición de motivos de la norma. Se hablará en ella del papel estratégico de la Marina Mercante, de los logros de la legislación anterior -centrada en la Ley de Crédito Naval, la creación de la Empresa Nacional Elcano y la concesión de primas a la construcción y navegación-, de las limitaciones con que se encontró su avance derivadas de nuestra guerra y de la mundial; pero también se - hablará de la no consecución previa del estímulo a la iniciativa privada ni haber conseguido avanzar en el "ordenamiento de la - compleja cuestión" (marítima). Se detectarán los fines en lo -- apuntado sobre logros económicos (ahorro de pagos por fletes), - de seguridad, prestigio internacional y mantenimiento de las co- municaciones marítimas entre los distintos territorios que forman el Estado español mediante la renovación y el aumento de la flota. En un enfoque más amplio puede decirse que su finalidad consiste en "... integrar y articular el ordenamiento necesario sobre el que ha de asentarse firmemente una adecuada política na - val cuidando a la vez de atender eficazmente a las circunstancias especiales del momento actual"" (preámbulo).

Los propios títulos en que se estructura la Ley definen el contenido: regulación del tráfico marítimo, plan de aumento de la flota, protección a la construcción naval y estímulos (reservas de tráfico, primas a la construcción, présta-mos navales), protección al ejercicio de la navegación y a los astilleros, bonificaciones fiscales, garantía de eficacia y consignación presupuestaria, para finalizar con la disposición so-

bre la preceptiva información previa de los intereses económicos y sociales en la regulación de cuantos asuntos afecten a la Marina Mercante.

La Ley de 1956 tendrá un efecto notable directamente en cuanto a renovación y aumento de la flota y en ofrecer un marco de estabilidad en las concesiones de aquella, pero sus propósitos de otro tipo apenas suponen variación alguna respecto a la situación en que se hallaban anteriormente (reserva de tráficos, primas a la navegación ...) y, lo que es más importante, la aplicación de la Ley en dichas materias no avanzó sustancialmente respecto a las concesiones anteriores. Por tanto, es en la línea de créditos especialmente privilegiados, en las primas a la construcción naval y ayudas a los astilleros donde puede observarse la senda de aplicación de la Ley y donde se concentra la atención casi exclusiva de la política marítima del momento. De especial trascendencia es cuanto afecta a los créditos navales, verdadero centro neurálgico de la renovación, por lo que la modificación de sus condiciones en 1960 afectará negativamente a la marcha del -- plan de construcción del millón de toneladas, como le afectó antes el retraso en la aprobación de fondos para su destino a este menester.

Con todo, los objetivos del plan se conseguirán por exceso en términos de tonelaje total construído; no así en los tipos que el plan fijaba "de interés". En efecto, éste había dispuesto los tipos de buques que serían considerados "de interés" en función de una escala de tamaños y velocidades para los tráficos de petroleros, buques de cabotaje, pasaje y transporte (art.6),

"a fin de reducir costos de renovación y aumento de nuestra flota, por construcción de buques repetidos .." (art. 6), pero en numero sos momentos se infringieron estas directrices (7). Las cifras - de construcciones mercantes que se barajaban antes de terminar el plan, pero ya en las postrimerías del mismo una vez que se aproba- ron los créditos para las construcciones de 1966/67, eran las si - guientes (8):

- tonelaje entregado desde mayo de 1956 hasta el 31.XII de 1964, incluyendo los pesqueros desde aquella fecha - hasta el 31.XII de 1961	(+) 889.000	T.R.B.
- tonelaje entregado en dicho período pero -- contratado y en construcción anteriormente (caso "Cabo San Roque", "Cabo San Vicente", etc.)	(-) 210.000	T.R.B.
- tonelaje entregado posteriormente correspon diente al plan	(+) 617.2000	T.R.B.
- buques pesqueros construidos desde 1956 a - 1961	(-) 52.137	T.R.B.
TOTAL FLOTA MERCANTE CON CARGO AL PLAN DE -		
RENOVACION	(=) 1.244.063	T.R.B.

Las cifras barajadas por algunos representan- tes de la Administración suelen ser superiores pero en ellas se incluye normalmente tonelaje de flota auxiliar y pesquera; en -- cualquier caso, parece exagerado, a juzgar por las informaciones anteriores de los propios armadores, hablar de cifras de construc ción con arreglo al plan de la Ley de 1956 de 1.786.000 T.R.B., -

porque equivale a la construcción de medio millón de T.R.B., aproximadamente en buques de pesca, cifra a todas luces exagerada (9); la operación de saneamiento de la flota supuso el desguace (hasta 1965 inclusive) de 394.000 T.R.B. y el otorgamiento de unos 24.000 millones de pesetas en crédito oficial (10).

Unas breves líneas sobre la posición de los armadores ante la Ley de Protección de 1956. Aún cuando su contenido global es festejado e interpretado como el logro de sus viejas reivindicaciones, defendidas en todo momento con acierto por la Dirección General de Navegación (11), presentarán objeciones a la inexistencia de subsidios al desguace, a la sanción (con pérdida de beneficios fiscales) en aquellos casos en que no se proceda a renovar la flota vieja, a la limitación de los beneficios a los tipos de buques propuestos (y no a los restantes), con lo que se acusa de monopolizar la ayuda, y sobre todo no cejarán en su empeño (verbalmente al menos) por conseguir la libre importación de buques, logrando la modificación de la redacción anterior por la que era el Gobierno quien ordenaría al Ministerio de Comercio la importación, a la nueva del artículo 5, por la que autoriza esa importación (12). Ese último objetivo -que no desaparece prácticamente en toda la historia de la Marina Mercante-, se reproducirá en el verano de 1956 al aparecer dificultades en la financiación y suministro de chapa a los astilleros (13). Ocasionalmente llegaron a criticar la repercusión de la Ley en la potenciación del "minifundio" y la especulación (14).

2.2.- Planes de Desarrollo

En plena ejecución del Plan de la Ley de 1956 aparece el Primer Plan de Desarrollo con el que se solapa aquel. Este Plan, como los sucesivos, ofrece al menos (y no mucho más), una posibilidad de reflexión sobre la marcha del sector enfocada de manera global; el problema radica en que, además de carecer de fuerza vinculante, los objetivos, tanto en este como en los dos restantes, no tienen muchos visos de realismo: unos grados de cobertura del 70 y 30 por ciento para importaciones y exportaciones, uso de términos ambiguos o genéricos, etc. Como primera aproximación hay que tener en cuenta que el primer Plan coincide prácticamente como se dijo con el de la Ley de 1956, que si la flota aumenta, no es precisamente por los estímulos de aquel, que el crecimiento -y esto vale ya para los dos restantes Planes también-, aunque fuerte, no consigue reducir el déficit de la Balanza de flotes (que constituye tarea prioritaria), mostrando una insuficiencia cuantitativa respecto a la demanda de servicios y cualitativa de su composición. Las previsiones de evolución de la demanda no se destacaron por su corrección y los aumentos de contratación --obedecieron en todo momento a causas autónomas o propias (recuerde se por ejemplo 1973, 1967 y otros años), que prácticamente nada tenían que ver con los Planes de Desarrollo; porque, en definitiva, pocas fueron las medidas que a su amparo se dispusieron y, las que así fueron (primas a la construcción, crédito naval, estímulo a la concentración), carecían de entidad para haber impulsado movimientos significativos en el sector.

En fin, sobre el elemento institucional, el carácter no ejecutivo de la Comisaría del Plan de Desarrollo y la

limitación que caracteriza a la actuación de la Empresa Nacional Elcano (única pública en ese período) por problemas de orden interno y de presión del sector privado, reducirán más aún el posible efecto de la planificación indicativa sobre el sector (15). Sí existe una implicación favorable indirecta a través de la mejora experimentada en la construcción naval española y la posibilidad de trabajar a precios competitivos o más próximos a los de exterior, trascendental para un mercado cautivo como el Mercante español.

EL PRIMER PLAN DE DESARROLLO (16). Con dos objetivos básicos, crecimiento y renovación de la flota en general y establecimiento de nuevas líneas regulares, emite dos directrices: superar la descapitalización y el envejecimiento técnico del sector y conseguir la coordinación modal; la vía de empuje no es otra que la de inversiones públicas (portuarias y conducentes a mejorar la posición de oferta de los astilleros) y primas a la construcción naval (en el mismo sentido citado hacia los astilleros). El soporte de esa política (17) se localiza en la apreciación de la bondad del transporte marítimo para las características geográficas (extensas costas) y económicas (periferia industrial) del país, que ha de enfrentarse con una serie de obstáculos de envergadura como el déficit de calado de los puertos, la insuficiencia de su utillaje y la presencia de multitud de intervenciones negativas que ha de sufrir la navegación de cabotaje; junto a ello, una estructura empresarial donde las 23 empresas, que poseen más de 12.000 T.R.B., concentran el 72% del tonelaje, y de flota, donde, de los diez buques de pasaje transoceánico, sólo tres son útiles para dicha actividad; también se ponen de manifiesto los problemas ocasionados --

por una construcción naval que ofrece a precios un 20% más caro que los astilleros internacionales (debido en un 13-17% a mayor coste de los materiales interiores y, en el resto, a la menor - productividad asociada a la baja utilización de su capacidad productiva) (18). A esa situación une la aspiración de conseguir la cobertura del 70% de las importaciones y el 30% de las exportaciones del tráfico marítimo previsto (19) y se plantea, junto a una serie de medidas conexas para mejorar la situación de los puertos y la construcción naval, conseguir el aumento y renovación de la flota, y de las líneas regulares, junto al fomento de la concentración de las empresas (20).

Finalmente se proponen una serie de medidas de indudable interés (21):

- exención arancelaria a la importación de - buques que la Administración entienda necesarios (no aplicada).

- medidas fiscales y crediticias (sin especificar) para que los astilleros puedan ofrecer los buques a pre-cios similares a los internacionales.

- agilización y flexibilización para que el crédito naval pueda solicitarse por plazos y porcentajes inferiores a los vigentes (aplicado escasamente).

- aplicación de medidas que favorezcan la -- reestructuración y concentración de empresas constructoras y navieras (aplicado años después -acción concertada- en las cong-structoras y muy parcialmente -a través del crédito naval- a las navieras)

- mejora de la organización comercial y del rendimiento de los puertos (genérica recomendación).

- simplificación y refundición de los trámites y gravámenes portuarios (parcialmente realizado).

Se construye finalmente más de lo previsto, aunque resulta difícil cifrar lo que es imputable al Plan de Desarrollo al coincidir con el otro plan (de la Ley de 1956); no fue negativa, desde luego, para el sector su aprobación, pero lo positivo tampoco fue mucho. Las medidas que se propusieron -- tal como se ha mencionado y verá con más detenimiento luego, -- eran excesivamente generales en su formulación, sin fuerza ejecutiva y fueron llevadas a la práctica muy parcial y fragmentaria.

SEGUNDO PLAN DE DESARROLLO. Cuenta, como -- el primero, con la activa participación de los armadores en -- su elaboración (22). También, como en el Plan precedente, se dicen cosas que no están mal, pero las propuestas vuelven a ser -- genéricas y la que se llevó realmente a la práctica distó mucho de lo que podía haberse hecho con arreglo a dicho texto; ello -- no obstante, funcionó lo básico, el crédito naval (en buena parte como hecho independiente de los Planes) y los astilleros con seguirían mejoras apreciables en la productividad con lo que -- ofrecerían precios competitivos con los del mercado internacional. El informe monográfico sobre el sector, preparado por la -- Subcomisión de Transportes Marítimos (23) plantea la subsistencia de las "deficiencias estructurales" de la flota que había --

relatado el Primer Plan, por lo que aconsejaban la continuación - de las medidas allí propuestas, actualizadas. Concretamente:

- "Ampliar la flota actual sobre principios - económica y políticamente sanos, dotándola de unidades cuya explotación se dirija preferentemente a reducir el saldo negativo de - la actual balanza de fletes". El razonamiento que acompaña al anterior "conjunto de frases" puede resumirse en la existencia de - una inferioridad relativa en materia de costes fijos y variables; en cuanto a los primeros, se mantiene (a pesar de lo que veremos posteriormente) la tesis de ser consecuencia de unos costes superiores de la construcción naval española, mayores todavía que los existentes cuando se preparó el Primer Plan (referidos a 1962), - situándose en 1967 en el 18,2% después de haber descontado los -- efectos de las primas a la construcción naval y la desgravación - fiscal (24). En cuanto a la financiación crediticia para la adquisición de nuevos buques, se defiende la teoría de la producción - de un endurecimiento de éste en los inmediatos años sesenta, se - consigna como positivo, por flexible, el nuevo sistema (que da entrada a la financiación de la Banca privada), pero se advierte de lo negativo de sus cortos períodos de amortización para algunas - clases de buques; por ello entiende "... de todo punto necesario, para asegurar la realización del mismo (Plan), que subsista la anterior modalidad de crédito naval, ajustada a las directrices políticas actuales, como estímulo y fundamento de la reestructuración que se persigue para la modernización, ampliación y renovación de la flota nacional" (25). Relacionado con los costes va -

riables se propone el mantenimiento de los equipos de los beneficios fiscales del D-Ley 8/1966 de 3 de octubre durante el periodo del Plan (relativo a exenciones y demás beneficios fiscales de aplicación al sector), particularizándolo con una nueva llamada de urgencia hacia el establecimiento de un sistema fiscal, laboral y administrativo para el transporte de cabotaje similar al de los demás modos y en particular "para su prestigio" (27), la incorporación del mismo al Convenio de Bruselas de 1924 introducido en España por Ley de 22-XII de 1949) (26). En el caso de las líneas regulares, se propuso la elevación de las primas a la navegación a 200 millones de pesetas (27). En fin, se propone la coordinación de los distintos modos previamente a conseguir la adopción de nuevas técnicas de racionalización y unificación en la manipulación de las mercancías (28). En el resumen final de este apartado, solamente se recogerán las propuestas relativas al crédito naval, mostrando dónde se encontraba el verdadero interés de los armadores, inspiradores de la política que se propone (29). Por otra parte, no se explica ni aparece la más leve señal sobre -- esos mayores costes variables que justifiquen las ayudas que se proponen.

- Fomento de la reestructuración de empresas navieras evitando el minifundio naviero. Se sugiere a tal fin -- además del empleo de los estímulos fiscales ya existentes, el -- uso del crédito naval como arma selectiva a favor de empresas -- con ciertos tamaños mínimos. Esto será puesto en práctica pero generará algunos conflictos entre los propios armadores (de menor tonelaje contra los de mayor).

- Reemplazo del tonelaje obsoleto; para ello se ofrece la utilización del crédito naval como instrumento, re - servando una parte de las dotaciones para estos fines.

- "Evitar la improvisación empresarial y la especulación con las ayudas estatales garantizando, dentro de un régimen de libertad inversora, la mejor asignación de ellas, orien tando las medidas protectoras en beneficio de los tráficos que re quieran prioridad en atención al conjunto de la política económi - ca nacional" (30). La preocupación que se explicita es la del ac - ceso anárquico a las ayudas estatales y se conseguiría reducir me diante el cumplimiento de lo recomendado los apartados anteriores y la creación de un "Consejo Superior de la Marina Mercante como alto órgano preceptivamente consultivo y en ciertos casos deciso - rio, impulsor y orientador acerca de la Subsecretaría de las lí - neas políticas sobre la materia y garante firme de todos los inte - reses de la Marina Mercante Nacional; estaría rodeado del máximo prestigio, consideración jerárquica administrativa suficiente y - plena independencia funcional en sus deliberaciones y acuerdos" (31).

- Finalmente se propone la adopción de medi - das laborales que aunque presentadas de forma vaga tienen como fi - nalidad reducir la dependencia de personal titulado, escaso ya -- por esas fechas por la salida emigratoria; para ello se propone - (aunque no explícitamente como en los casos anteriores) la promo - ción social de los tripulantes no cualificados (lo que luego dará lugar al desarrollo de la práctica del desempeño por éstos de fun - ciones de categoría superior, como oficiales), dentro de un marco

genérico de homologación a las condiciones internacionales que implica mejora de la productividad, de la tecnificación, de la organización empresarial, etc. (32).

En general, puede decirse que el grado de proximidad entre el contenido de esta monografía y las posiciones defendidas por los armadores resulta extraordinario, provocando una tendencia en los análisis (sesgados en la dirección de sus intereses), que dificulta cualquier avance no instado por, o contrario a, aquellos. Todas las medidas reales de saneamiento de las empresas quedarán reducidas a bien poco: filtrar parcialmente las concesiones de crédito naval, instrumento casi exclusivo de política marítima que se propone y dispone. De especial relieve son las citadas recomendaciones en material laboral, que se traducirán en un aumento de la oferta de tripulaciones especializadas y en el mantenimiento del sistema de desempeño de funciones de superior categoría por los tripulantes no titulados. Con todo, hay una estrechez final manifiesta en cuanto al instrumento de política utilizado (crédito) y a los fines perseguidos (tan simples como "construir") a pesar del enorme volumen de palabras destinadas a "otros objetivos".

(33)
 TERCER PLAN DE DESARROLLO. De mayor vaguedad en sus formulaciones que los anteriores, deja sentir la pésima evolución registrada por la Balanza de fletes -dado el superior crecimiento del comercio y el alza de aquéllos en 1970- que, otra vez, será el factor de referencia sobre el cual proponer un nuevo aumento de flota (34). Recoge el desplazamiento que se está produciendo de tráfico hasta entonces pertenecientes al ferrocarril hacia la carretera y el avance en la flota española, superior a la de Alemania (que --

había sido la primera de la CEE), como aspectos relevantes del sector transporte (35). Bajo el criterio de que lo determinante en el transporte futuro será la tecnología (contenedores, etc., para nuestro modo) (36) prevé un crecimiento de la demanda y -- flota a 1980 que no tendrá mucho que ver con la realidad como -- en años anteriores, y menos en cuanto a la secuencia temporal -- (la flota prevista para 1989 era de 10 millones de T.R.B., la -- existente, próxima a los siete). Entre sus directrices, la integración modal, el establecimiento de nuevas líneas y transportes combinados, y el fomento de la concentración, además de la cita da contenerización y mejora portuaria, serán lo más sobresaliente (37). Sus genéricas e irreales pretensiones finales serán el transporte de todas las importaciones y cuanto tráfico extranacional y de exportación sea posible; las primas a la construcción naval son el único instrumento concreto a que se hace referencia; dentro de esa preocupación por la calidad en que se inscribe la política del III Plan, se producen llamadas de atención (que no otra cosa) al tema de la contaminación de los puertos y mares, y se propone la necesaria mejora en la concentración de los primeros (38).

2.3.- La crisis de los setenta, el "concurso" del millón de toneladas y otras medidas.

La finalización de la vigencia del III Plan coincide con la existencia ya de la crisis energética; las implicaciones de ésta sobre la Marina Mercante no tendrían por qué

ser inicial y especialmente graves; el retraimiento de la demanda, el descenso de los fletes y el primer movimiento de elevación de costes podría enjugarse relativamente en una flota protegida como la nuestra aunque el futuro no fuera tan soportable a la vista de la fuerte contratación de 1973. Los problemas más graves se producían en el sector constructor en términos de exceso de capacidad productiva agudizada por la fuerte competencia que presiona los precios finales (construcción y financiación) a la baja de nuevas construcciones y en el mercado de segunda mano. Matizando lo que se ha dicho en algunos lugares (39) sobre lo tardío de la asum - ción de la crisis, a finales de 1975 se forma una Comisión Interministerial cuyos resultados se limitaron prácticamente a propo - ner medidas de incentivación de la demanda interior; estas toma - rían cuerpo en el Concurso para la Construcción de un millón de T.R.B. en mayo de 1976, para lo cual se establecían incentivos bá - sicamente centrados en crédito naval y primas, que permitirían -- amortiguar la caída de actividad de los astilleros ofreciéndoles un período suficiente para adoptar otras medidas de reajuste de actividad (reducción y, en algún caso, cambio). En contra de las primeras manifestaciones de los órganos rectores de OFICEMA (40) los armadores acudieron al concurso, pero el objetivo final de és - te no se alcanzaría por fallos en la dotación de fondos prestables (41), a pesar de lo cual, se construyó un cierto número de buques con arreglo al mismo. No se produjo el programa de reestructuración sectorial que debía haberse elaborado mientras tanto por la citada Comisión Interministerial. A finales de 1977, noviembre, se crea otra Comisión Interministerial con cometido similar a la

de 1975 que tampoco producirá resultados positivos, mientras se eleva el tipo de interés del 8 al 11%. En mayo de 1978 se anunciaría la aparición de un plan de política naval que quedaría - reducido a "escasas acciones limitadas y discontinuas" (42) y sobre todo a la vuelta al tipo de interés del 8% anterior (Decreto 2548/1978, que no se pondría en práctica hasta diciembre en que fue desarrollado por Orden de Ministerio de Economía). En el verano de 1978 (julio) se produce un acuerdo entre grandes - astilleros del Sector Público, Centrales Sindicales y Administración cuyo contenido básico (y único después) sería la reducción de 7.500 trabajadores de plantilla y no sería de aplicación a los pequeños y medianos astilleros. En marzo de 1979 se publica el Programa de Reestructuración y Ordenación de los Grandes Astilleros del Sector Público, fijando ya un cierto plan con objetivos de producción y medidas para conseguirlos, que " ... aunque no refrendado de modo definitivo, constituye la más concreta y casi única declaración oficial de nuestra Administración en materia de reordenación del sector" (43). En el mismo año 1979 se concede, aunque con graves problemas de aplicación, según los constructores (44), un subsidio selectivo a los astilleros con el que se pretende mejorar la posición de oferta de éstos frente a la fuerte competencia de precios y subsidios que ha caracterizado el mercado mundial toda la segunda parte de los setenta.

La extensión dedicada anteriormente a esquematizar la situación de la construcción naval española tiene como finalidad destacar la fuerza con que presionará sobre la Ma-

rina Mercante para conseguir un aumento de pedidos; aquel sector ha conseguido incentivar algo la demanda de nuevas construcciones a través de los pedidos de las empresas navieras vinculadas a astilleros y de algunas empresas Públicas, bien necesitadas - éstas y no tan claramente aquéllas. La presión se traducirá también en una mejora de las condiciones de financiación y en el -- otorgamiento de otros beneficios como la declaración de la Marina Mercante "sector de interés preferente" el mismo año 1976 (mayo). Si antes no se produjo, tampoco ahora se abordará la definición de necesidades de flota como tema autónomo, como tampoco existirá ese enfoque a la hora de acordar las citadas conce - siones.

Toda la preocupación de los astilleros res - pecto al transporte y la pesca, lo que ellos denominan definición de una política mercante y pesquera, se limita a la programación de inversiones conociendo las condiciones de financiación por -- adelantado, y al replanteamiento del sistema administrativo de - concesión de los créditos y sus garantías (45), fomentando la per sistencia en los esquemas de política económica sectorial de -- "viejo estilo": reserva de bandera para los tráficos de graneles (crudos, gases licuados, grano, parte de los productos quími cos, etc.) (46).

- El "Concurso del Millón" de T.R.B. El -- Real Decreto 1285/76 de 21 de mayo "sobre medidas de carácter - económico para el desarrollo del transporte marítimo y de estímu lo de la construcción naval", vulgarmente denominado del "concurso del millón", se inscribe en el marco de medidas destinadas

a paliar la crisis de actividad de los astilleros fruto de la crisis económica y de la "presencia de una serie de factores específicos que afectaron de modo particular al sector" (preámbulo) colocándole en una difícil posición internacional. A este respecto, el Consejo de Ministros de 7 de noviembre de 1975, había acordado la formación de la ya referida Comisión Interministerial cuya labor consistió además de en la proposición de este concurso, en -- "... la puesta en marcha de los oportunos estudios relativos a la evolución a medio plazo de la demanda de tráfico y necesidades de la Marina Mercante, por un lado y la reestructuración del sector de la construcción naval ..." (preámbulo). Resulta así notoria respuesta a un problema no mercante -por más que sea de interés aumentar la flota- y prevé su posible modificación o complemento a la luz de lo que resulte de aquellos estudios nunca acabados o conocidos. Junto a él, la declaración de "interés preferente" (medida que se estudiará en otra parte (47) como intentos de estimular la demanda. El Concurso del Millón intentará vincularse a la trayectoria incentivadora de la Ley de 1956 y de los Planes de Desarrollo (vease su exposición de motivos).

Su contenido fundamental viene delimitado por lo siguiente:

a) aun cuando los tipos de buques a contratar serán decididos libremente, a título orientativo y en función del entendimiento de que estos poseen "seguridad de flete", se fija una serie de ellos cuya única objeción posible se refiere a las 300.000 T.R.B. de graneleros en un momento de fuerte satura-

ción de estos tipos y un relativo exceso en el tráfico de granos (bien es verdad que no en mineral de hierro y otros); aquella indicación pudiera estar relacionada con la especialización que en estos tipos de buques (y petroleros) posee la construcción naval española (48); tal enfoque se vería agudizado todavía más posteriormente porque mientras para los demás tipos de buques se plantearon problemas de insuficiencia de fondos de crédito naval, para éstos no lo habría, habiéndose concedido en una primera remesa en 1977 créditos para cubrir 223.000 T.R.B. (49). Frente a la ausencia de solicitudes esperada por algunos armadores (50), la realidad fue que se solicitaron al menos (ignoramos si más) las -- 965.937 T.R.B. que comprendían las siete listas del Ministerio de Comercio (51).

b) aún cuando las condiciones impuestas para poder acceder a la participación en el concurso eran mínimas, se exigía un tonelaje de 2.000 T.R.B. para las empresas dedicadas al transporte y de 200 T.R.B. para las auxiliares de navegación, pudiendo fusionarse o asociarse para la prestación de los servicios (art. 3); también habrían de poseer un plan de inversiones en flota documentado y un capital fiscal del 20% del activo inmovilizado neto en el último balance que deberá mantenerse mientras se -- produzcan las incorporaciones de flota (art. 4).

c) se consideran preferentes los proyectos destinados a líneas regulares exteriores, los destinados a fomentar la especialización en tráficos de la compañía solicitante y -- la sustitución de buques obsoletos o no rentables mediante desguace (art. 4).

d) se otorgan una serie de beneficios a través de financiación oficial (52).

e) otros beneficios son: libertad de amortización de los buques acogidos a este concurso de acuerdo con el plan que se presente por la empresa al Ministerio de Hacienda; -- las empresas que produzcan ingresos en divisas por tráfico exterior podrían disfrutar de los beneficios de financiación del capital circulante de acuerdo con las normas que determine Hacienda a propuesta de Comercio (que nunca se acordaron) (art. 9).

El concurso, como se ha dicho fracasó por -- falta de fondos, pero sólo parcialmente. De los datos ofrecidos -- por el Banco de Crédito a la Construcción resulta que finalmente se ha construido más de medio millón de T.R.B. (53) con cargo al mismo.

Otras medidas. El 9 de diciembre de 1977 se aprobaba el Decreto 3327/77 sobre uso provisional de bandera extranjera por buques mercantes y de pesca matriculados en España y de bandera española por buques mercantes y de pesca extranjeros. Aunque de cierta ambigüedad, su Preámbulo manifiesta la práctica de los Estados " ... consagrando la costumbre del abandera miento provisional de buques extranjeros como fórmula adecuada -- para resolver los problemas de desarrollo y la exigencia de las propias legislaciones en orden a efectuar el transporte de mercancías o el ejercicio de la pesca con buques que arbolan el propio pabellón", como justificación de la norma. Su contenido se le simplificarse en términos de lo que expresa su propio enuncia do: posibilidad de cambio de bandera provisionalmente, frente a

la regulación preexistente (porque se podía cambiar esa bandera de manera definitiva pero sólo en una dirección, la exportación, y - muy excepcionalmente en otros casos). Parece que su utilidad se - manifestaría en el caso de los pesqueros y petroleros dedicados - al transporte de crudos (con amenaza de exceso de capacidad); mediante el ^{en}arbolamiento de una bandera que practique reserva de tráfico, podría encontrar ocupación, siempre, claro está, que tuviese contrato de operación; pero los problemas que podrían plantearse de su aplicación -sobre todo en materia de tripulaciones a las que se mantiene bajo la legislación española cuando con el abandramiento se aplica toda la legislación del nuevo Estado- (54) y - la propia falta de necesidad de recurrir a ella, han hecho que -- apenas se conozca su uso. Indudablemente a través de este Decreto se podría proceder a la importación provisional de algunos buques de los que se viera necesitada nuestra flota pero, aunque así fue planteado en alguna ocasión, tampoco se llegó a aplicar (55).

En otro orden de cosas debe anotarse la aprobación de una disposición mediante Decreto de 31 de octubre de -- 1975 por la cual se traspasa el control de las actividades de la Marina Mercante (en cuanto a los temas de tráfico) a la Marina de Guerra -en conexión con los Ministerios de Transportes y Comercio-, derivado de la situación de conflictividad vivida en varias zonas que pudiera requerir la adopción de medidas cautelares especiales.

Aunque no correspondan a este período (por más que en el mismo se produce alguna variación sobre ellas), conviene recordar y consignar aquí la existencia de un conjunto de - medidas limitativas de la presencia de capital extranjero en este

sector obedeciendo a la concepción próxima a lo militar de la Marina Mercante que caracterizaba a la política sectorial, pero tam -
bién a los fuertes intereses "nacionales" de armadores que se opu-
sieron a la liberalización (56).

3.- LAS DISPOSICIONES "NO NACIDAS" Y LOS "ESTUDIOS DE FUTURO";
LOS PROYECTOS DE LEY DE ORDENACION DE LA MARINA MERCANTE, EL
LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE Y LA PROPOSICION NO DE LEY DEL GRU
PO PARLAMENTARIO SOCIALISTA.

Resulta ilustrativo presentar junto a aquel -
conjunto de medidas que forman lo real, lo sucedido, ese otro co-
lectivo de proyectos, propuestas o estudios de planeamiento cara
al futuro que formaría el mundo de lo "'non nato'" como disposi -
ciones, pero que refleja, y a veces más claramente que aquélla, -
las áreas de conflicto e interés. Entre ese conjunto de disposi -
ciones no nacidas y proyectos poseen especial importancia los rei -
teradamente presentados sobre Ley de Ordenación de la Marina Mer-
cante (en adelante L.O.M.M.), el Libro Blanco de Transportes y la
propuesta no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista en el Con-
greso de los Diputados, a los que dedicaremos una breve atención.

Los Proyectos de Ley de Ordenación de la Marina Mercante (L.O.M.M.)

Desde 1966 se viene hablando por todas las
partes implicadas de la necesidad de aprobar una Ley de O.M.M. --
que, engarzando con la del 56, prolongue sus beneficios y sirva -

de base a la fijación de la política marítima (se dirá naval, pero utilizamos aquella denominación para evitar confusiones con la destinada principalmente a la construcción); en la penúltima de las - propuestas, de finales de 1979 (57), se presentará como la conti - nuación necesaria de la Ley de Crédito Naval de 1939, de la de Pro - tección de 1956 y de las más recientes sobre el llamado "concurso del millón" y declaración de interés preferente de 1976.

Año tras año, desde mediados de los sesenta (el primero conocido es de 1966) se reproduce la manifestación de imperiosa necesidad de dicha Ley que incluso llegará a estar en - las Cortes pero jamás terminará siendo realidad. ¿Qué representa, qué contenido tenía dicha Ley?. Del examen de los proyectos a que ha podido accederse -marzo de 1966, enero de 1971, octubre de 1974 y octubre de 1979-, parece inferirse que el meollo se encuen - tra en la importación de buques -vieja aspiración, al menos como declaración, de los armadores-, a la par que se aprovecha para ac - tualizar las tradicionales ayudas a través de las primas, apoyo al cabotaje, etc. Entre los citados proyectos, el más lúcido (en el sentido de más realista y menos maximalista) es el de 1979, - que matiza la propuesta de liberalización de importaciones de bu - ques de una manera no realizada hasta entonces. Los proyectos -- son elaborados inicialmente por los armadores y su defensa se -- traslada a la Subsecretaría de la Marina Mercante en el estadio de la Administración. Teniendo en cuenta aquel contenido básico en la importación de buques, es claro que, mientras no se acepta - ba dicho principio, carecía de sentido sacar adelante una norma así, dado que los demás aspectos podrían canalizarse a través de

medidas políticas o jurídicas de menor rango. En cuanto a lo recogido en cada uno de los proyectos, sucintamente:

a) Proyecto de 1966. Parece haberse elaborado a la par que el informe de la Subcomisión de Transportes Marítimos sobre el sector en el segundo Plan de Desarrollo. Se parte de la idea de que el crecimiento de la flota ha sido y es insuficiente en relación al del tráfico y que la exigencia de reducir el déficit de la balanza de fletes conlleva un necesario aumento de la flota, objetivo de la Ley. Su contenido se cifra en la libre importación de buques, consecución de garantías para que los armadores nacionales obtengan en todo momento los buques a precios internacionales, concesión de crédito naval en condiciones protectoras, exenciones fiscales, primas al desguace, reducciones de trámites y gravámenes al tráfico de cabotaje (sin concretar) y mantenimiento del sistema de protección existente en materia de tráficos; es, en verdad, una Ley que pretende recoger en un cuerpo legal único cuantas concesiones pueda arrancar en el momento pero apenas tiene de sustancialmente novedoso nada que no sea la libertad de importación de buques de mencs de diez años; lo demás, con ser atractivo para los armadores, eran aspectos menores (58).

b) Proyecto de 1971. Sus novedades más importantes se ciñen a la creación de un Consejo Superior de la Marina Mercante, órgano consultivo de la política marítima y naval, y su carácter más agudamente liberalizador -teniendo buen cuidado de no referirse para nada a la supresión de las protecciones existentes, claro, se manifiesta en una mayor libertad de fletamento al y del exterior, contratación de tripulaciones

extranjeras (con mando nacional) y posibilidad de asegurar los buques en el exterior, pero, sobre todo, la importación de buques - (59).

c) El Anteproyecto de 1974, que recoge escasas variaciones sustanciales respecto a los anteriores, se muestra mucho más estructurado y acabado que aquellos. Sus elementos principales son, sin embargo, los mismos que en el proyecto precedente, con ligeras ampliaciones de las mejoras a conseguir de la Administración (fiscales, primas, apoyos diversos y obtención de mayores grados de libertad en la operación del negocio) (60).

d) En el de octubre de 1979 se elimina la -- contratación de tripulaciones extranjeras, se aumenta la libertad de fletamento de buques extranjeros por nacionales y de nacionales por extranjeros y se acepta cierto correctivo a la importación libre de buques, en función de las medidas que dispongan los Ministerios de Transportes y Comercio. Subsiste, como en los anteriores proyectos, la propuesta de creación de un Consejo Superior de la Marina Mercante con el carácter consultivo ya mencionado (61).

Con posterioridad al proyecto de octubre de 1979, condenado como sus predecesores al sueño eterno, y coincidiendo con nuevos cambios ministeriales, vuelve a plantearse el tema de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante, esta vez -se dirá- con carácter definitivo. Observando lo presentado hasta el momento puede decirse que el proyecto habría tenido sentido para los armadores si hubiese recogido su planteamiento sobre importación de buques y, muy secundariamente, para recoger las mejoras - que hemos entresacado. Es más que dudoso el sentido de una norma

de este carácter. Probablemente sea aconsejable -por la seguridad que puede infundir la definición y claridad de las "reglas del juego" que disponga la aprobación de una norma que recoja, valga la expresión, aspectos básicos, aquello que de específico tiene el transporte marítimo en cuanto a ordenación del tráfico, adopción de un sistema peculiar de financiación de las adquisiciones de buques en astilleros españoles, consideración del carácter exportador de los fletes en tráfico exterior y cuantos otros aspectos de cierta permanencia se considere deban incluirse; nada hay que objetar a los últimos proyectos en ese sentido aunque sí convendría eliminar aquello que de coyuntural existe en ellos, porque ese es precisamente el absurdo; que los armadores pretenden (y muy a menudo no sólo los armadores) configurar una norma que recoge y mezcla todo, medidas de carácter temporal con otras de mayor alcance; porque se está eludiendo vanamente con los numerosos proyectos de Ley de O.M.M. un debate necesario para definir los aspectos básicos de política marítima: qué flota se quiere (cuantía, tipos, etc.) y cómo conseguirla, las normas por las que se regirá la explotación marítima, la respuesta al tema de si se podrá o no importar buques, contratar tripulaciones, etc.; definir la postura ante esos temas es imprescindible para que los afectados sepan a que atenerse y, en ese marco, establecer la política coyuntural que se estime adecuada. Al polarizarse la atención de los diversos proyectos en la importación de buques se muestra la zona de interés casi exclusivo para los armadores; si la negativa de la Administración a conceder tal libertad hace decaer el interés de los armadores por aquella Ley Básica, se pone de manifiesto la ca-

si irrelevancia de los demás aspectos, y de ahí la carencia de sentido de una norma de ese género; reflejaría (¿refleja?) además que con el empresariado que contamos se ofrecen muy pocas posibilidades de relanzamiento y salida de la situación.

El Libro Blanco del Transporte. Las alusiones al transporte marítimo consisten en (62):

- reconocer el papel decisivo del tráfico exterior y el elevado(aunque menor) del cabotaje en la historia económica de la España de los siglos XIX y XX (pag. 5).

- dejar constancia de la ausencia de política marítima en el período 1945-1956 (sin explicar qué significado le otorga a esa expresión) (pag. 8).

- dentro del desigual crecimiento entre los modos que caracteriza a la etapa 1957-1973, destaca la dependencia del marítimo de las necesidades e intereses de la Construcción Naval (pag. 9).

- asigna al transporte marítimo, en la participación correspondiente a los distintos modos, la reimplantación de algunos tráficos (de cabotaje) y potenciación de otros (tráfico exterior).

- en el escaso espacio (relativo) dedicado a este modo se dibuja una situación de las siguientes coordenadas: bondad del tráfico marítimo para las características geográficas españolas, problemas de infraestructura portuaria, "no ha existido ... la definición normativa de una política de Marina Mercante y de transporte naval (¿?), ni tampoco el planteamiento general de la misma ..., las normas han tendido a regular (¿?) preferente

mente la construcción naval ..."" (pag. 58), los problemas derivados de la falta de coordinación administrativa son importantes, - este modo de transporte posee un alto grado de "internalización" que incide en la política nacional a través de aspectos técnicos, de seguridad etc. (pags. 58 y 59). Los objetivos irán desde la -- aprobación de una Ley General de Ordenación del Transporte Marítimo como forma de abordar un ""esquema ordenador ... sistemático"", hasta la expresión de la necesidad de modificar la formación de - los marinos, pasando por medidas de racionalización de puertos, - adecuado ensamblaje con el transporte interior terrestre, necesidad de un plan coordinado entre el sector constructor y mercante para permitir el acceso a buques a precios competitivos, fomento y apoyo de la presencia exterior de nuestra flota y de las empresas en los organismos internacionales (se cita la baja participación de la flota en los tráficos con destino a España; cuando éstos son los relativamente más cubiertos; y en líneas regulares exte - riores), mejora de la tecnificación y especialización de la flota, apoyo al cabotaje (sobre todo en la costa cantábrica, donde además hay problemas de falta de otros transportes), fijación de un régimen especial al cabotaje insular, modificación de la legislación penal para el trabajo en la mar y la vigilancia especial de la contaminación. La materialización de dichos objetivos se piensa abordar a través de una Ley de Ordenación del Transporte Marítimo -disfraz de la L.O.M.M.-, normas sobre delimitación de compe - tencias administrativas, plan de tráficos de cabotaje, Decreto de promoción del transporte en buques de pabellón español, Plan de coordinación con la Construcción naval y nueva (¿?) Ley Penal y

Disciplinaria (pags. 60 a 62).

- hay otras referencias indirectas al tratar el tema de la manipulación de mercancías peligrosas y medidas de ahorro energético (pags. 102 y 103) y al referirse a los problemas de integración en la CEE (pag. 105).

Aparecido en mayo de 1979, el "Libro Blanco del Transporte" es la primera aportación integrada y con pretensiones globalizadoras de todos los componentes del sector transportes que conoce la política económica española y, en tal sentido, el avance que supone es cualitativo. Lamentablemente, la calidad del tratamiento es bastante desigual para los distintos modos, los términos en que se justifican muchas de sus medidas son harto insuficientes y se ha visto acompañado de cierto espíritu vergonzante a la hora de someterse al propio texto y ausencia casi absoluta de vías de recogida para nuevas sugerencias. En lo relativo al transporte marítimo las insuficiencias son muy superiores, la calidad del soporte es baja y las medidas mismas que se propone dejan mucho que desear. Padece, en general, vicios de superficialidad; no se explica con una mínima claridad la necesidad de esa Ley de Ordenación, y el grado de generalidad de las propuestas es tan grande que constituye una prueba de su falta de soporte o de voluntad política de llevarlas adelante; esto afecta a la mayor parte de las medidas.

La Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista. En el Boletín de la Cortes del 20 de julio de 1978 (número 130), se publica por la Presidencia del Congreso la "Proposición no de Ley sobre ordenación del sector Marina Mer -

cante y política de navegación", presentada por el Grupo Socialista.

Parte la breve proposición de la necesidad -- de tratar legislativamente la definición de política marítima (inexistente) con carácter de urgencia. Los desequilibrios que refiere son de insuficiente presencia en los mercados internacionales, falta de competitividad, insuficiente cobertura del comercio marítimo español, escasa participación en el tráfico interior, falta de ordenación de la labor de las empresas públicas, atomización y pequeña dimensión de las navieras, orientación de las empresas -- hacia el transporte del comercio de Estado y defectuosa especialización de la flota como consecuencia de la dependencia del sector constructor.

También los socialistas proponen como medida la aprobación de una Ley de Ordenación de la Marina Mercante aunque no se apunte nada sobre su contenido, la constitución de una Empresa Nacional de Navegación para unir a las tres públicas existentes, una política de fletes y tarifas del transporte y una ordenación de las modalidades de transporte de mercancías de comercio de Estado (sin especificar), definición del crecimiento deseado de flota y derogación del Decreto de libertad de abanderamiento de buques.

No se entiende muy bien el sentido de la -- propuesta presentada por el Grupo Parlamentario Socialista ni el momento, la escasa explicitación de las medidas y la confusión -- en algunas de sus justificaciones y propuestas de soluciones, máxime unido al comportamiento posterior; no ayuda a entender bien

los fines perseguidos. En cualquier caso, la mayoría de los puntos señalados como problemas son muy próximos a los abordados en el presente estudio.

4.- SISTEMATIZACION DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS

De lo dicho hasta aquí estamos en condiciones de abordar una primera sistematización de la política económica aplicada a los transportes marítimos (abreviadamente, política marítima), que nos será útil para situar la exposición y análisis que luego se haga de las medidas de más trascendencia; para ello se tratará de referir la exposición a unos cuantos planos, sintéticamente: objetivos, política instrumental y política por subsectores.

OBJETIVOS: puede tratarse de objetivos generales, comunes a todo el sector transporte marítimo, o particulares a uno o unos pocos. En general se ha perseguido la renovación y aumento de la flota vinculada a la ineficiencia de la existente, a la necesidad de reducir el déficit exterior de fletes o a la consecución de grados mayores de cobertura de tráfico asociada a los motivos de seguridad en el abastecimiento exterior, garantía de comunicaciones interiores, etc. En otros casos se trata de alcanzar objetivos que pudiéramos llamar de calidad consistentes en mejora de la estructura empresarial (medidas unidas normalmente al crédito naval), aumento de la velocidad de la flota (Ley de 1956) o de su tamaño (idem.), reducción del consumo de combustible (bonificaciones a transformaciones de ese género), etc. Los objetivos de tipo sectorial se refieren a subsectores de activi-

dad (líneas regulares exteriores, tráficos de crudos, granos, etc.) o a factores de la actividad global (puertos, factor trabajo, acceso a la propiedad del buque, etc.); en razón a la primera, ha - bría tantos apartados casi como subsectores homogénos componen la Marina Mercante, pero valdría decir que los subsectores utilizados a la hora de girar una política específica sobre ellos se refierieren a petroleros (descompuesto en transporte de crudos, transporte interior de productos y exportaciones de los mismos), graneleros (descompuesto en granos o cereales pienso, carbón y restante), tráfico exterior de línea regular (alguna vez desagregado en trasoceánico y de mediano alcance) y transporte de cabotaje (petrolero, de línea regular y restante); en cuanto a factores, los más frecuentes son medidas que tienen por objeto la adquisición del buque, las condiciones de la tripulación, los puertos, el combustible, etc.

POLITICA INSTRUMENTAL. La política marítima puede clasificarse, a tenor de los instrumentos utilizados, en -- los siguientes grupos:

a) crediticia, ceñida fundamentalmente al -- otorgamiento de crédito oficial para adquisición del buque, se ha intentado en los últimos años que llegue también a la financiación del circulante.

b) fiscal; en ella se incorporarían todas las medidas fiscales acordadas -desgravaciones, reducciones, etc.- y en particular las que recoge su declaración como sector preferente, la desgravación fiscal de 1966 y las concedidas para los supuuestos de concentración de empresas y desguace de buques, pero --

también aquellas que se otorgan a otros modos de transporte alter nativos del marítimo y que desplazan flujos de tráfico hacia sí - mismos en perjuicio de aquellos.

c) internacional; puede destacarse la prohi- bición de importación de buques (y otros elementos), cualquiera -- que sea su edad (salvo excepciones), la adopción de reserva de trá- ficos de importación a la flota española, acuerdos internaciona- les con contenido discriminatorio respecto a participación en los distintos tráficos, etc.

d) presupuestaria, referida usualmente a la adopción de subvenciones directas e indirectas; sobre estas últi- mas nos remitimos a las de los apartados anteriores porque todas suelen incorporar una dosis mayor o menor de subvención; las sub- venciones directas tienen como ejemplos a las primas a la cons- trucción naval, las primas a la navegación, las de las Líneas de interés nacional y, en cuanto afectan (negativamente) al sector, las subvenciones otorgadas a otros modos (ferrocarril y carrete- ra).

e) de empresas públicas; aunque sólo parcial mente haya de entenderse como política sectorial, se recogerían aquí las medidas que han tenido a aquéllas como detinatarias y el papel mismo que se les ha impuesto de subsidiaridad.

Además de estas medidas se encuentran las -- que dimanar de la función de policía que corresponde al Estado y que suelen materializarse en la regulación de las características de los buques, del tráfico, inspección, etc.

POLITICA SUBSECTORIAL; en la línea de lo ya

advertido al hablar de los objetivos, es perfectamente apreciable la presencia de un conjunto de medidas de ámbito limitado a un sub sector (o conjunto de ellos): tráfico de cabotaje, importaciones de crudos y granos y tráfico de línea regular exterior. También es apreciable la existencia de conjuntos de medidas que tienen por - objeto uno o varios componentes significados de lo que hemos dado en llamar actividad marítima: laboral, adquisición del buque, puertos, etc. No entramos en ellos ahora porque serán examinados posteriormente.

No se trata de incluir un enfoque nuevo de - clasificación, pero es indudable el interés en conocer aunque sea de forma aproximada la entidad de las distintas medidas, cuáles - son más y menos importantes. Aunque volveremos sobre ello, puede decirse que las medidas (instrumentales o sectoriales) de mayor - relevancia son el crédito naval, los fletes oficiales, la reserva de bandera para algunos tráficos, la importación de buques (su -- prohibición); en menor medida, las primas a la construcción, des- gravación fiscal, las relacionadas con tripulaciones y puertos, - las primas a la navegación y los beneficios fiscales.

5.- CONTRIBUCION DE LOS ARMADORES A LA ELABORACION DE LA POLITICA MARITIMA.

Intentar definir (caracterizar) la postura de los armadores es simple pero su descripción es realmente exte- sa (64). Como grupo empresarial que gozó de cierta ventaja en el tiempo al disponer de una organización patronal antes que nin-

gún otro sector, allá por 1951, su posición de fuerza era incomparable. No es difícil conocer cual es en cada momento su postura - ante los problemas porque disponía de un fuerte aparato de publicidad: revista, Asamblea anuales, artículos de opinión retribuidos regando profusamente los medios de comunicación social, etc. Sus hombres más representativos han sido siempre figuras de una especial notoriedad pública, ilustres apellidos y fuertes vinculaciones con el poder político. Además de lo anterior han contado con una especial receptividad por parte de la Administración tanto por la estrecha vinculación institucional -representantes del sector armador en el Consejo Ordenador, obligación de ser escuchados en determinados actos y acuerdos que afecten a la navegación, etc.-, como personal, con hombres que ocupan altos cargos de la Administración provenientes del sector armador (64).

El contenido de sus posturas mantiene una -- constancia asombrosa en todo el dilatado período posterior a nuestra guerra civil: pedir, pedir, pedir ... Sus manifestaciones son un rosario de peticiones y quejas constantes a la Administración referente a todos los puntos que trascienden al negocio naviero, unas peticiones concretas junto a otras -como "apoyo a la bandera", "mejora de la situación del cabotaje"- cuya generalidad - muestra claramente su verdadero carácter: servir de coartada. El aire de aquellas manifestaciones será siempre quejumbroso: queja por el agravio comparativo que dicen sufrir, por el abandono en que les tiene la Administración (¿?) -sin concretar, eso sí-; un permanente ejemplo de llanto que habrán de pagar caro cuando -- efectivamente cambian las cosas y los problemas se presentan real

mente agudos en los años setenta; tal es la opinión común que puede encontrarse quienquiera que se relacione con sectores de la Administración o privados próximos a la Marina Mercante: "... Han estado lamentándose de lo fatal que les iban las cosas cuando consiguieron cuantiosos beneficios con lo que ahora todo el mundo piensa que la situación no ha variado sustancialmente y que se trata de lo de siempre ...". (65). Los tonos han ido variando a lo largo del tiempo en función de los problemas, oscilan entre la demagogia sobre la extraordinaria trascendencia del sector hasta el tono amenazante sobre huelgas de inversiones, amarres de buques y acciones similares "a las que se verán obligados ..." (66), en el caso de no conseguir sus planteamientos. Sus reivindicaciones, cognoscibles con gran facilidad como se ha dicho a través de sus publicaciones, cubren todos los aspectos del negocio marítimo pero se centran principalmente en el tema de la libertad de importación de buques, el crédito naval y los aumentos de los fletes; en dichos apartados trataremos con cierta extensión el papel y comportamiento concreto tenido por los empresarios, a donde nos remitimos (67).

En los últimos años ¿ha variado la posición de los armadores?. Realmente no, y no sólo por los efectos de la crisis marítima. Su posición sigue siendo -ahora reforzada con argumentos relativos a los aumentos de costes de explotación y la demora en la aprobación de los fletes regulados, a los que suman diversos factores adicionales, como la presión de una demanda de buques artificial (para paliar la crisis naval) que imputan al sector Público- la tradicional de LIBERALIZAR LOS INSUMOS para po

der conseguirlos en el mercado internacional más barato (de buques, consumos y tripulaciones) o, en su caso, adoptar las medidas necesarias para equiparar sus precios con los internacionales ... y PROTEGER (mediante aplazamientos de la deuda financiera, máximo apoyo a la utilización del pabellón nacional, terminos de --fiscalidad y financiación ventajosos --(años 1977 y 1978)--, iguales términos al exportador de fletes que a cualquier otro exportador, particularmente en lo que se refiere a financiación del circulante y desgravación fiscal a la exportación --año 1978-- y un largo etcétera); más genericamente: dar primacía en política marítima a la disponibilidad de una flota suficiente para las necesidades estratégicas del país en condiciones competitivas (1979) (68).

Los instrumentos. Desde su constitución OFICEMA viene celebrando una Asamblea anual cuyo objeto formal consiste en la aprobación de la gestión llevada a cabo a lo largo --del año, lectura de la Memoria y demás contenido ordinario. El objetivo y papel fundamental desempeñado por estas reuniones anuales no es tanto aquél como el de su utilización de plataforma pública desde la que exponer la problemática del sector y sus más importantes aspiraciones que se difundirán así por todos los medios de comunicación social. Pero la pieza decisiva de este montaje consiste en la presencia con que habitualmente suelen contar estas reuniones del Ministro del ramo --Comercio y después Transportes tradicionalmente-- o afín (Ministro de Relaciones Sindicales). Del seguimiento detallado de este tipo de actuaciones públicas resulta difícil apreciar qué hay de singular en cada momento pues, como los mismos Presidentes de la Asociación manifiestan, las repeticiones son la norma general; con todo, su utilidad es

indudable para nuestros propósitos.

El aparato de publicidad de la Asociación de Armadores cuenta con una revista propia, de carácter mensual, "OFICEMA", donde además de raros hallazgos de artículos técnicos suele encontrarse la opinión de los armadores en los editoriales, artículos de personajes de cierta relevancia, etc. La revista es, por tanto, uno de los más importantes voceros de los intereses de los armadores donde también suelen aparecer -más en el número extraordinario de Enero- artículos o comunicaciones de las autoridades - más relevantes del sector. La limitación más importante de un medio de difusión como este consiste obviamente en el reducido número de sus lectores siendo por tanto su objetivo el de ser un medio de difusión selectivo y de especial impacto en los círculos - próximos a la Marina Mercante, tanto de la Administración como de otros privados. A partir de diciembre de 1977 desaparece para ser sustituido por un boletín quincenal de menos pretensiones propagandísticas y más informativas, aunque la realidad es que sus informaciones son extraordinariamente esquemáticas por lo general y constituyen habitualmente cabeceras informativas de revistas especializadas internacionales; sigue utilizándose también como vocero de la asociación, ahora ANAVE, en los artículos de portada donde se mantiene idéntica línea a la de sus predecesores en la revista "OFICEMA".

La participación de los armadores en segmentos importantes de la actividad pública y oficial se produce institucionalmente:

- a) a través del propio papel que la legisla

ción concede a la asociación empresarial, Oficina Central Marítima, OFICEMA, ya en su mismo nacimiento en 1952 al encargarle de la organización de los servicios de los armadores de modo que puedan fletarse los buques solicitados a los fletes oficiales y, en consecuencia, asignando buques a cada tráfico.

b) vía participación en el Consejo Ordenador de la Marina Mercante.

c) por su participación preceptiva en la negociación de Acuerdos Bilaterales con otros Estados que versen sobre asuntos marítimos.

d) igualmente, al informar con carácter preceptivo (y no vinculante) sobre las solicitudes de inscripción en el Registro Marítimo de Líneas Regulares.

e) con su presencia en el Consejo del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones del que es miembro el Presidente de ANAVE. Dicho Instituto está llamado a desempeñar altas funciones en el futuro diseño de la política económica en el sector transportes y comunicaciones (69).

La presidencia de OFICEMA (Asociación) solía recaer tradicionalmente en personas que gozaban de una especial - facilidad de acceso a los poderes públicos., incluyendo entre tales al antiguo Jefe del Estado. El caso más notorio y conocido es el de Eduardo de AZNAR; Presidente de la Naviera del mismo nombre que lo fue también durante muchos años de la Oficina Central Marítima (70); pero también se produce en los apellidos que eran miembros de la nobleza (71) y de otros que carecían de tal rasgo (72). Junto a estas relaciones, las ya citadas de "personas comunes"

al sector, a otros relacionados con él y a la Administración (73).

Uno de los rasgos que caracteriza el desarrollo de la Marina Mercante es -se ha visto y se verá- el del fuerte peso que tiene el componente, llamémosle, "institucional" que describe su dependencia -y la atención prestada por sus más directos afectados, los armadores- del grado de poder real que tiene el sector. Más claramente, parece que el curso de los negocios -- iría mejor cuanto mayor sea el órgano ministerial encargado de la gestión de los asuntos marítimos. Este extremo, comprobable en la permanente apelación de los armadores a sus "relaciones" con altos cargos de la Administración o simplemente a su deseo de proximidad institucional con las jerarquías de la Administración (visitas a "El Pardo", ministros en las Asambleas anuales ...), tiene en el intento de conseguir la creación de un Ministerio de la Marina Mercante uno de sus más acabados ejemplos (74); de cierta -- tradición como aspiración, estará presente en varios discursos de los Presidentes de la Asociación de armadores, en artículos y en explicitaciones públicas corporativas como el Congreso Nacional de la Marina Mercante de 1963 (75). En general suele plantearse como una cuestión de "unificación de mandos" para evitar la -- diversidad de organismos y jerarquías que suele darse en la Administración del sector (76).

Un ejemplo de actuación: la campaña de prensa de 1978

En los meses de verano de 1978 se llevó a cabo por una empresa especializada en este tipo de trabajos -- -LINK S.A.-, una campaña de introducción en los medios de comuni-

cación (prensa, radio y televisión) del tema marítimo que, si bien ha contado con una especial atención casi siempre, mostró una elevadísima concentración aquellos días (77). Es abordado aquí por -- cuanto puede tener de muestra -bastante contundente- del tipo de - comportamiento del empresario marítimo (marginamente sobre el papel de los medios de comunicación, aunque éste no es el tema ahora). La citada campaña cumplió el objetivo plenamente al decir:

"Hemos conseguido el objetivo de que los periodistas conozcan el tema naviero y estén en buena disposición - para recibir la información que les enviamos, destinada a conseguir una subida de fletes" (pag. 3) (el subrayado es mío).

Otros rasgos de interés de la citada campaña vienen comprendidos en expresiones tales como:

"... la campaña informativa se dirigió fundamentalmente a los diarios de Madrid, por ser éstos los que ejercen una mayor influencia en la clase política. Para ello nos movimos en dos frentes ... la difusión de noticias y publicación de editoriales y comentarios, ya que está demostrado que un buen porcentaje de lectores de prensa diaria se identifican con la posición que su periódico adopta ante los diversos temas ... Los delegados se encargaronde establecer contacto con los representantes de la prensa y radio ...con el fin de darles a conocer el tema y conseguir su colaboración para la publicación de todo lo con él relacionado ... Para llegar con más efectividad ...propiciamos la publicación de amplios reportajes y pequeñas noticias en algunas revistas de información general ... Televisión Española se ocupó también del problema naviero ..." (pags. 1 y 2).

La cuantificación del trabajo de la campaña viene expresada por la obtención para un período de menos de tres meses -26/Vi al 2/IX- de 144 mensajes de los cuales siete fueron editoriales, 7 comentarios, 22 reportajes, 44 noticias difundidas a través de agencias y 65 noticias enviadas "directamente a los periodistas o recogidas por éstos a indicación nuestra" (pag. 3).

El interés de esta información, como se decía, estriba en que muestra la importancia que los armadores conceden a la presión política como vía de consecución de aquello que consideran de su interés -sobre cuya legitimidad no entramos ahora-, frente a otros estilos de comportamientos empresariales más cen-trados en el negocio propiamente dicho y marginalmente atentos al comportamiento de la Administración. Las implicaciones de este modo de funcionamiento de los empresarios; que se inscribe ya en la etapa de los "técnicos" de ANAVE sustituyentes de los "políticos", en su terminología, precedentes de OFICEMA;- son tan claras que hacen ocioso cualquier comentario.

¿Es este comportamiento algo excepcional?

Aquí se ha tratado precisamente porque no lo es, sino que constituye una de las características definidoras del sujeto económico "empresarios". Esta investigación está plagada como puede verse de una gran cantidad de referencias similares a la citada (aunque no dispusiéramos de información sobre si se trataba o no de "campaña de prensa", aspecto secundario) muy recientemente la hemos revivido con la información sobre los fletes del transporte de -petróleo crudo a finales de 1980 y sobre todo con el artículo de ALONSO I. sobre la Marina Mercante española en el Diario "El País"

(78) que constituye también una de las pruebas de cuanto venimos diciendo; se trata de un contenido "trasladado" (¿quizás por la propia Asociación de Navieros, dado que coincide sustancialmente con el de su balance anual realizado en los primeros días de -- otoño con objeto de recordar a la Administración los puntos de -- mejora por los que clama el sector?) e inconsistente, dedicado a airear aquello que los armadores están reivindicando a la Admi - nistración. Precisamente de ese mismo firmante (que no autor) -- existen otros ejemplos que le erigen en "especialista" del (en - tre otros) sector textil (79).

6.- LA ADMINISTRACION PUBLICA MARITIMA.

Dos cuestiones interesan particularmente - de la Administración en lo que a definición de la política marítima se refiere: su organización y la actitud y comportamiento que le ha caracterizado en los distintos momentos. Interesa deli - mitar previamente que la Administración en quien se centra nues - tra atención es la que hemos venido denominando "sectorial" en - tendiendo por tal a los elementos relacionados con Marina Mercan - te (D.G. Puertos, Ministerio de Marina, etc.) y la propia Subse - cretaría de la Marina Mercante -en la adscripción que a lo largo del tiempo ha tenido de los Ministerios de Industria y Comercio, Comercio y Transportes- principalmente; también nos interesa - saber del comportamiento y actitudes hacia la Marina Mercante -- por parte de los restantes Ministerios que han debido participar en algunas decisiones que le afectaron.

De la Organización de la Administración sectorial hay que decir que la unidad permanente y básica de la Administración encargada del tema mercante ha sido la Subsecretaría de Marina Mercante, creada en 1942 (80) y sucesivamente adscrita al Ministerio de Comercio e Industria (mientras estaban unidos), para permanecer el grueso de la etapa que consideramos en el Ministerio de Comercio y en la época más reciente pasar a depender del nuevo Ministerio de Transportes (81).

El Real Decreto de 30 de marzo (615/78, publicado en el BOE del 3 de abril, nº79) cambia la denominación de Subsecretaría de la Marina Mercante por la de Pesca y Marina Mercante aún cuando las competencias pesqueras se hallaban entre las de la antigua Subsecretaría desde siempre; otra de las modificaciones que introduce, también de denominación más que de competencias sustanciales, es la de la antigua Dirección General de Navegación por la de Transportes Marítimos (sin duda más en consonancia con la nueva inserción en el Ministerio de Transportes) (véase en el Real Decreto el organigrama de la nueva Subsecretaría).

Por el Real Decreto 1977/1980 de 3 de octubre (BOE del 7), amparándose en que "... el cambio en las circunstancias políticas, económicas y sociales ha determinado una profunda transformación en los ámbitos de la navegación marítima, las enseñanzas náutico-pesqueras y el sector de la pesca en general ..hace preciso proceder a una reordenación de los órganos administrativos competentes en la materia para adecuarlos a las exigencias de la nueva situación" (Preámbulo), segrega las com-

petencias pesqueras, que pasan a depender del Ministerio de Agricultura (como Subsecretaría) y transforma en Dirección General de la Marina Mercante el órgano de máxima competencia de esta materia hasta entonces (Subsecretaría) a la que singularmente se le encomienda, entre otras, las funciones de "ordenación, protección y renovación de la flota mercante" (art.3.2) y en general las tradicionales de la Subsecretaría. Del mismo modo pasan a depender de ella la Dirección General de Tráfico Marítimo sucedáneo de la antigua Dirección General de Transportes Marítimos, Inspección General de Buques, Subdirección de Planificación del Transporte, de Seguridad, Enseñanzas y el Servicio de Comunicaciones, desapareciendo la Subdirección de Ordenación Marítima (arts. 3.3 y 3.4) (82).

El BOE de 8 de octubre de 1980 publicaba el R.D. 2023/1980 nombrando a Vicente Rodríguez Guerra -persona vinculada al empresariado naviero y Director General de Transportes Marítimos hasta entonces- Director General de la Marina Mercante (83).

Los problemas fundamentales que se derivan del tipo de organización habida, pueden resumirse en:

- como consecuencia de la peculiar manera de entender el tema marítimo por la Administración española (84), -- hasta hace poco han existido al frente de los órganos de la misma relacionados con la Marina Mercante personas de la carrera militar (de la Armada) cuya preparación en asuntos "civiles" no siempre ha sido la adecuada y, lo que es más importante, cuyo modo de actuación no parece haber sido el más apropiado (85). Hasta 1978, en que fue nombrado el primer Subsecretario no proveniente

de la Armada, este nombramiento solía recaer en un almirante o ca
pitán de navío nombrado por Decreto de la Jefatura del Estado y -
la casi totalidad de los altos cargos de la misma eran también --
miembros de la Armada (86).

- Cuando el Real Decreto 615/78 de 30 de marzo
(BOE n°79) sobre "estructura orgánica del Ministerio de Transpor
tes y Comunicaciones" cambia la denominación tradicional por la
de Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, se produce paralela-
mente un desplazamiento progresivo -al que no es ajeno el nombra-
miento de un representante de los sectores pesqueros como Subse -
cretario y la conflictividad p^{ro}pia de la pesca- de los asuntos -
mercantes; al producirse el traslado de la Pesca al Ministerio de
Agricultura, el abandono relativo en que ^{se} halla sumida la Marina -
Mercante por parte de la Subsecretaría será ya muy avanzado (87).

- Si bien es verdad que la decisión de "reba-
jar" los asuntos mercantes al rango de Dirección General no tiene
por qué conllevar necesariamente un mayor desinterés de la Adminis-
tración por el mismo (la preocupación por este tema ya es de por
sí significativa), lo cierto es que tal medida puede suponer ese
efecto si no cambian los modos de actuación generales de la Admi-
nistración Pública española (88).

- Un problema que resulta decisivo de la or-
ganización de la Administración marítima es el de la enorme dis-
persión de competencias que caracteriza el desempeño de las fun-
ciones normales de la Marina Mercante. De la Dirección General -
de Puertos depende todo cuanto a éstos se refiere; de Hacienda,
los temas relacionados con la adquisición del buque, las Aduanas,

los seguros, etc.; de Trabajo, lo relacionado con las tripulaciones, pero parte de ello depende del Ministerio en que esté enclavada la Subsecretaría (Comercio, Transportes); de Marina dependen las Comandancias de Marina, que funcionan como Delegaciones Provinciales a estos efectos...

Sobre experiencias de organización de la Administración marítima existen ejemplos bien dispares. Aunque en todos los casos se concede una gran importancia a la Marina Mercante, más allá de su "posición administrativa", puede citarse la existencia de un Ministerio encargado de los asuntos del ramo en Grecia e Italia; en Francia la Marina Mercante es "administrada" por una Dirección General y en el Reino Unido la experiencia fue variable. A mediados de los sesenta un alto cargo de la Administración mercante española proveniente de la Armada comentaba el fracaso de la adscripción de los asuntos marítimos ingleses a -- Transportes que les había hecho volver a incardinarlo en el Ministerio de Comercio, como una de las razones a favor del tipo de organización española (89).

La pregunta sobre la actitud de la Administración hacia los problemas del sector en lo que dichos problemas tienen de traslado de puntos de vista de los armadores y en la medida en que aquélla tiene sentido (descartando los actos propios, ordinarios o normales de funcionamiento de la Administración Pública), está parcialmente respondida en distintos lugares en que se ha hecho referencia a ella y al hablar de la contribución de los armadores a la elaboración de la política económica (90), de la estructura empresarial y de las relaciones entre em-

presas y Administración Pública (91). Aquí haremos sólo algunas precisiones adicionales (92):

- La propia estructuración de la Administración Pública favorece una fluida comunicación con los armadores; así, por ejemplo, el artículo 9 del Real Decreto de 30 de marzo por el que se organiza la Subsecretaría de la Marina Mercante en comienda a la entonces Dirección General de Transportes Marítimos la ordenación del tráfico y las relaciones con los armadores. Por si ello fuera poco, las estrechas vinculaciones personales entre algunos altos cargos de la Administración y de las empresas (un ejemplo pristino de ello es el propio Director General de Marina Mercante actual, el Subsecretario Carlos Barreda, etc.) contribuyen a que aquella relación de mimetismo sea más acabada.

- La posición que con carácter general ha venido manteniendo la Administración -sobre todo la "sectorial" y, de ella, la Subsecretaría- hacia los problemas presentados por los armadores ha sido de perfecta identificación con los intereses de éstos, muy excepcionalmente dispares y prácticamente nunca contrarios. Como en algunos momentos se ha manifestado, si sus cargos no han conseguido que los intereses de los armadores dieran más de sí se ha debido a la presencia de otros intereses que limitaron el alcance de aquellos (93) y a que la adopción de las medidas correspondía a órganos y personas no accesibles todos -ellos y, algunos, contrarios a los intereses mercantes.

- Una de las piezas maestras definidoras de la actitud de la Administración hacia la Marina Mercante está contenida en el discurso pronunciado por el entonces Ministro -

de Comercio, Sr. Ullastres, con motivo de la celebración de la -
 Asamblea anual de armadores (94). Su excepcionalidad consiste en
 que, a diferencia de lo que es norma cotidiana en la exposición
 de criterios por parte de los representantes de la Administración,
 aquí se dicen cosas -muchas que no serán del agrado de los arma-
 dores- muy importantes, con claridad, espontaneidad y personali-
 dad definidora de los vientos de la época y de la calidad de --
 quien pronunciaba aquellas palabras. El marco en que se desenvuel-
 ve el conferenciante es el de la habitual queja del Presidente de
 los armadores, Sr. Aznar, y los frentes que tocará serán del ti-
 po siguiente: la Administración ha venido haciendo y hace lo que
 puede para beneficiarles a ustedes, no es cierto que haya una --
 desprotección al sector y menos que el Plan de Estabilización haya
 sido perjudicial y en cuanto a los problemas observados -funda-
 mentalmente el de la importación de buques- conviene plantearlos
 en el terreno de lo posible. En lo que a la postura de la Adminis-
 tración se refiere, el Ministro -que, no se olvida, debe ser tam-
 bién el de los usuarios del transporte- declarará: ""Tienen uste-
 des muy buenos defensores en la Administración del Estado, no me
 apunto yo precisamente entre ellos aunque también pretenda hacer
 lo"" (95). El intentar protegerles a ustedes en la reserva de --
 tráficos y otras materias ""... nos obliga en la Administración
 a pasar apuros para no hacerles perder a ustedes todas las posi-
 bilidades que esta situación les ofrece...llegando a momentos de
 stocks muy escasos, escasísimos...de determinados artículos de -
 abastecimiento nacional"" (96). En materia de fletes se les ha
 favorecido todo lo posible desde 1957""... y es precisamente en

mi etapa cuando empezamos a dejar libres los fletes en aquellos - sectores donde era posible hacerlo" (97). En general -y en particular refiriéndose a su viaje a Latinoamérica del que intentaba se beneficiase la Marina Mercante-, "...hay posibilidades que ustedes puedan explotar y nosotros desde arriba podemos favorecer" (98). Más en concreto, sobre algunos puntos de su contenido:

a) el balance global del Plan de Estabilización ha sido favorable para el sector (véase sobre este tema el apartado a él dedicado específicamente (99)).

b) no es exacto que los fletes oficiales hayan sido perjudiciales global y ponderadamente (carga en cada momento) considerados; en cualquier caso se camina hacia su liberación.

c) no se puede presionar mucho al sector -- constructor proque no está en muy buena situación; hay que buscar solución para los dos sectores (100); se intentarán reducir el - arancel en el que efectivamente se aprecian algunos defectos resultantes del volumen y complejidad de cosas a hacer en el momento en que se elaboró.

d) respecto a los problemas del Crédito Naval, asume parcialmente la crítica y rechaza la mayor parte que achaca a la ligereza de comportamiento de algunos armadores y astilleros (véase en el apartado de crédito naval (101)).

e) en general, la intervención hace gala de un espíritu de ecuanimidad y de huida de la demagogia y soluciones fáciles que no volverá a verse en el sector más que excepciones

nal y momentáneamente. Una prueba de esa altura de criterios viene reflejada por el siguiente texto:

"Yo estoy tratando de defender a la Administración en su conjunto porque me siento lo suficientemente responsable para no adoptar posiciones más o menos demagógicas frente a ustedes. Creo que conocen ustedes mi manera de pensar a este respecto. Sólo si sacamos el conjunto del tinglado - hacia adelante, si sacamos el país en su conjunto hacia - delante todos y cada uno de los sectores que lo constituyen se beneficiarán a la larga. Porque si pretendemos cada uno apoyar exclusivamente nuestro sector, como ya ha ocurrido algunas veces...las consecuencias al final son fatales para todos..." (102).

- Volviendo a los rasgos del comportamien- -
to de la Administración, algunos de sus representantes hablan -
también de inexistencia y necesidad de dotarse de una política -
marítima pero cuando lo hacen tampoco especifican qué entienden
por ello; en realidad puede dudarse que detrás de la presión pueda
encontrarse algo que no sean los únicos aspectos tocados en -
sus intervenciones (103):

a) un marco político sólido (legislativo) y
estable en que puedan encajar ulteriores modificaciones coyuntu-
rales.

b) "...ser considerada como industria exep-
cional, es decir, con merecimientos financieros y de trato fis-
cal distintos a las demás industrias a fin de que nuestra flota
pueda acudir a la libre concurrencia en las mismas condiciones

que sus potenciales competidores..." (104).

c)"porque todos protegen"; aquí serán frecuentes las traídas a colación de las quejas de armadores de otros -- países y las medidas de apoyo adoptadas por sus Gobiernos, sin tener en cuenta el contexto tan distinto en que se mueve el sector allí y en nuestro país.

7.- UNA POLITICA DE PROTECCION.

Si intentásemos encontrar el hilo conductor de la política marítima española en el período posterior a nuestra - guerra civil, habría que afirmar que ha sido el de la protección. Una protección que adoptará formas diferentes, instrumentos tam-- bién distintos e incluso intentará mostrarse como resultado de razones diversas a lo largo del período; pero protección al fin. Y en esa línea, en ese hilo, un condicionante negativo de especial relieve y prolongada tradición; la imposibilidad de importar buques nuevos o de segunda mano como norma general.

Esa limitación que se impone a la Marina Mercante y el argumento de los fines a que pretende servir -seguridad y economía de pagos al exterior-, constituirán los pilares - sobre los que se construye el edificio protector que llegará a - cubrir la práctica totalidad de la actividad naviera. Los armadores no habrán de preocuparse, en algunos tráficos, de conseguir trabajo para sus buques ni de que los fletes a que los fuercen - los cargadores sean bajos; todo su problema consistirá en conse-- guir un cierto control de la Administración que mantenga la reser

va de esa demanda y establezca unos fletes acorde a sus intereses. Pero este enfoque no se limitará a aquellos armadores, tan espléndidamente beneficiados, sino que será característico de todos los subsectores en una parte al menos de su actividad; por citar lo más significativo, el sistema que se establece de política marítima a través de la prohibición de importaciones de buques obliga a la adopción de una cadena de compensaciones de ámbito general para los armadores a través de la financiación de adquisiciones de nuevos buques y otras ayudas cuyo resultado final consistirá en una dependencia total (y fatal) de los armadores hacia la Administración en perjuicio del despliegue de la iniciativa que les correspondería "por naturaleza". Y ese será precisamente el efecto más perjudicial que, con carácter histórico, nos legará el habitual modo de hacer las cosas en este sector en la etapa que se estudia.

Ese hilo conductor de la política marítima que da también patente en las declaraciones de la propia patronal del sector cuando en mayo de 1.962 por ejemplo se dice: "Aparte de la Ley de 12 de Mayo de 1956 el Estado ha prestado al negocio naviero una determinada protección, al mismo tiempo que lo sujetaba con ciertas limitaciones. Los armadores españoles, durante muchos años, han efectuado transportes necesarios a la economía del país, con fletes controlados muy por bajo de los internacionales. No se permitió a los armadores utilizar una coyuntura favorable de aquellos días. Por el pasado sacrificio y como parte de una compensación ha existido una determinada protección en forma de fletes superiores a los internacionales. Que tam--

que sus potenciales competidores..." (104).

c)"porque todos protegen"; aquí serán frecuentes las traídas a colación de las quejas de armadores de otros -- países y las medidas de apoyo adoptadas por sus Gobiernos, sin tener en cuenta el contexto tan distinto en que se mueve el sector allí y en nuestro país.

7.- UNA POLITICA DE PROTECCION.

Si intentásemos encontrar el hilo conductor de la política marítima española en el período posterior a nuestra guerra civil, habría que afirmar que ha sido el de la protección. Una protección que adoptará formas diferentes, instrumentos también distintos e incluso intentará mostrarse como resultado de razones diversas a lo largo del período; pero protección al fin. Y en esa línea, en ese hilo, un condicionante negativo de especial relieve y prolongada tradición; la imposibilidad de importar buques nuevos o de segunda mano como norma general.

Esa limitación que se impone a la Marina Mercante y el argumento de los fines a que pretende servir -seguridad y economía de pagos al exterior-, constituirán los pilares - sobre los que se construye el edificio protector que llegará a - cubrir la práctica totalidad de la actividad naviera. Los armadores no habrán de preocuparse, en algunos tráficos, de conseguir trabajo para sus buques ni de que los fletes a que los fuercen - los cargadores sean bajos; todo su problema consistirá en conseguir un cierto control de la Administración que mantenga la reser

va de esa demanda y establezca unos fletes acorde a sus intereses. Pero este enfoque no se limitará a aquellos armadores, tan espléndidamente beneficiados, sino que será característico de todos los subsectores en una parte al menos de su actividad; por citar lo más significativo, el sistema que se establece de política marítima a través de la prohibición de importaciones de buques obliga a la adopción de una cadena de compensaciones de ámbito general para los armadores a través de la financiación de adquisiciones de nuevos buques y otras ayudas cuyo resultado final consistirá en una dependencia total (y fatal) de los armadores hacia la Administración en perjuicio del despliegue de la iniciativa que les correspondería "por naturaleza". Y ese será precisamente el efecto más perjudicial que, con carácter histórico, nos legará el habitual modo de hacer las cosas en este sector en la etapa que se estudia.

Ese hilo conductor de la política marítima que da también patente en las declaraciones de la propia patronal del sector cuando en mayo de 1.962 por ejemplo se dice: "Aparte de la Ley de 12 de Mayo de 1956 el Estado ha prestado al negocio naviero una determinada protección, al mismo tiempo que lo sujetaba con ciertas limitaciones. Los armadores españoles, durante muchos años, han efectuado transportes necesarios a la economía del país, con fletes controlados muy por bajo de los internacionales. No se permitió a los armadores utilizar una coyuntura favorable de aquellos días. Por el pasado sacrificio y como parte de una compensación ha existido una determinada protección en forma de fletes superiores a los internacionales. Que tam--

bién ha servido para compensar la diferencia en el precio de los barcos contruidos en España...". Sin embargo, decir que "la actual política de liberalización ... ha hecho desaparecer la mayoría de esas protecciones y las que restan pueden desaparecer a corto plazo" (105) en mayo de 1963, no es decir verdad porque la mayor parte de las protecciones subsisten en aquel momento. Pero la filosofía de los armadores, que será la misma que la del go - bierno, queda bien expresada cuando se dice que" ... los sacri - ficios pasados, que podemos ilustrar con datos precisos (¿?), de ben tenerse en cuenta a la hora de que perduren ciertas protec - ciones, esencialmente en lo que se refiere a las compras de Esta do..." (106).

Ya la Ley de Crédito Naval de 1939 disponía - que "se regularan debidamente los privilegios que corresponde otorgar a la flota nacional..." en relación a los distintos trá - ficos marítimos (art. 9). El Texto Refundido de las llamadas nor - mas de protección a la construcción naval de 1943 recoge todo el aparato protector que ha conocido la historia mercante española: reservas de tráficos, subvenciones, primas a la construcción y a la navegación, crédito naval, etc. La orden de 29-II-1952, cuya finalidad principal no era tanto proteger el sector cuanto a los usuarios garantizando la estabilidad del coste de transportes de sus mercancías, supone una protección real en los mismos fletes, calificados de "máximos" formalmente pero que resultaron también mínimos en muchos casos (cargadores públicos), y a través del -- control de la actividad que se le otorga a OFICEMA y de la garan - tía de ocupación que conlleva.

La Ley de Protección de 1956 unirá a su actuación de estímulo de la demanda de nuevas construcciones la oferta de una gama diversa de apoyos a la adquisición del buque, vía crédito naval y primas a la construcción, y "" al ejercicio de la navegación", vía reserva de tráfico, reducciones de tarifas portuarias, preferencias de atraque, subvenciones, primas a la navegación, etc. que puede afectar ...! a todos los tráficos; (arts. 18 a 23). Mención aparte ha de hacerse de los beneficios fiscales que regulan los arts. 28 y 29. Las medidas de protección más importantes se otorgaron a través de la orden de 15 de marzo de -- 1963 y consistirán en el mantenimiento de la reserva y fletes tarifados para los tráficos más importantes, crudos y comercio de estado.

Independientemente de los efectos protectores de las medidas específicamente destinadas a la actividad mercante, ésta disfrutó de los consiguientes a la liberalización del sistema económico acaecida con el plan de Estabilización. Algunos de ellos podrían resumirse de la siguiente manera:

a) el principal se produce a través del efecto general que éste tiene en el aumento del comercio marítimo y por ende en la posibilidad de ocupación de la flota española que representa la existencia de las tres cuartas partes de esa demanda creciente a ella reservada; tal fenómeno se aprecia claramente en la evolución de importaciones y exportaciones españolas vía marítima; a la par, se produce una necesidad adicional de flota por la mala cosecha de cereales. Precisamente ese crecimiento de la demanda de servicios para una flota que crecía en menor medida,

con la existencia de esa reserva de bandera aplicada estrictamente, dió lugar a la aparición en los años 59 a 61 de problemas en el transporte de algunos productos indispensables para el abastecimiento nacional y en general redujo sustancialmente los niveles de stocks de cobertura estratégica (107). Esto supuso desde luego un importante estímulo para la Marina Mercante, máxime si se tiene en cuenta que en el mercado internacional se producían en ese momento amarres en masa.

b) la "...política de liberalización invisible... que ha llegado... a través de las facilidades, cada vez mayores para sus actos en el extranjero..., que originan economías no despreciables... (a juzgar) por lo que... han insistido (los armadores) en que esas facilidades se les concediesen" (108).

c) una mejora indirecta, en cuanto posibilita unas condiciones de oferta de los astilleros más favorable en términos de seriedad en los presupuestos, disponibilidad de insumos incluso en el precio directamente a través del efecto consiguiendo al exceso de oferta que se produce; unos precios cuya diferencia con los internacionales es "...muy pequeña y cada vez menor" (109)

d) a través de una liberalización que se produce en algunos fletes "en aquellos sectores en donde era posible realizarlo" (110).

e) genéricamente, en cuanto que abría las pueras a través del espíritu que informa esa política económica a la superación de algunas de las más importantes restricciones y concretamente a la importación de buques. El que luego no se hiciera no es imputable al equipo del Plan, ya que a mediados de 1961 se planteó la reducción del arancel a la importación de buques como primera medida hacia la libertad total (si bien, reconocían la imposibilidad de adoptar la libre importación sin traba alguna en aquel preciso momento) (111).

f) como algo que apreciarán inmediatamente los armadores, la fijación del nuevo tipo de cambio es seguramente el efecto más festejado para algunos tráficos (exteriores).

Entre los aspectos negativos del Plan de Estabilización debe destacarse fundamentalmente la restricción que supuso en las disponibilidades del crédito oficial; una parte de su efecto no puede considerarse consecuencia de aquella sino más bien del resultado del choque con la realidad de algunas euforias previas por parte de armadores y constructores (112).

Algún representante de la Administración dirá, con los armadores, que: "...en el orden administrativo el reconocimiento oficial de la liberalización no apareció en España hasta 1963, pero los compromisos adquiridos al ingresar en aquellos organismos (OCDE, FMI...) nos habían impuesto de hecho tal condición... que hemos respetado dentro de ciertos márgenes como otros muchos

países porque reconocíamos la evidencia de que la salud del transporte marítimo, su salud económica, residía en el respeto a la libre competencia" (113).

Sin embargo no debe olvidarse que la liberización "de facto" apenas tuvo incidencia negativa salvo en tráficos marginales (114) e incluso en algunos casos se trató, como se acaba de ver, de liberalización de fletes en beneficio precisamente de los armadores españoles.

Continuando en la definición de la política marítima aplicada, los siguientes extremos contribuyen a su delimitación (115):

- el objetivo prioritario parece haber estado centrado en construir buques; construir se dirá, para asegurar la cobertura estratégica en el abastecimiento del país, para eliminar pagos por fletes al exterior, para, incluso, apoyar la exportación española (siguiendo el lema de "trade follows flag")..., pero construir. Y efectivamente España necesitaba una flota nueva y mayor, buques petroleros y graneleros como los que se construyeron, pero también buques de línea regular, de transportes especiales y carga general que apenas se construyeron, en parte, porque los astilleros tenían serios problemas de construcción en un principio, pero en otra gran parte porque los armadores no veían atractivo su negocio. Se invertía en buques petroleros y graneleros, porque, además de ser más baratos en términos relativos (la construcción naval española se había especia

lizado en ellos, que entrañan tecnologías inferiores), tenían la demanda asegurada y el flete beneficioso con respecto al mercado internacional; no se invierte en otros buques, o no se invierte tanto en otros buques en relación a las necesidades de ellos, por que a pesar de que se establezcan buenas condiciones de acceso a la propiedad de los mismos, de que exista una demanda accesible (aunque claro no asegurada), hay que desempeñar la función para la que existe el empresario: gestionar, explotar, arriesgarse; el resultado es que al final tenemos una flota casi excesiva en petroleros y algunos graneleros y una flota insuficiente en los restantes tráficos y, por tanto, unos pagos por fletes elevados, por que los fletes son mayores en el transporte de estos últimos.

- En el objetivo de proteger los transportes de importación de crudos y granos se halla implicada la búsqueda de grados altos de seguridad en el abastecimiento dada su especial importancia (energética, alimenticia); sin despreciar ese factor seguridad, cabe tener en cuenta la existencia -duradera- de numerosos países que poseen similar dependencia sobre algunas importaciones (o exportaciones) y adoptan esquemas liberales en el funcionamiento de la Marina Mercante, como se ha visto (11). Más generalmente aún, para muchos países es importante el transporte marítimo pero esto no ha implicado necesariamente la adopción de un sistema de garantía de suministro nacional como el español; existe además el supuesto de Estados como USA que poseen abundante flota, como vimos, en otras banderas y detentan un grado de control suficiente sobre la misma para casos extremos.

- El problema, en cualquier caso debería haber

se planteado en términos de precisar qué (tipos) construir, cuánto y a qué precio; pero en ningún momento se ha formulado una respuesta global que integre a los tres; en 1956 se respondió con la necesidad de construir un millón de T.R.B., más en función de la capacidad previsible de la construcción naval que de las necesidades de transporte marítimo; se fijaron unos tipos de los que se hacía caso omiso y, desde luego, no hubo asomo alguno de evalua-ción de a qué coste (de oportunidad), sino con la mera respuesta de dar facilidades suficientes para que se cumpla ese objetivo. - En los Planes de Desarrollo se planteó -inalcanzable objetivo- la consecución de una cobertura del 70 y 30% de las importaciones y exportaciones respectivamente sin ponderar variable alguna (ni si quiera la de su posibilidad), se fijan unos tipos indicativos de flota que tampoco se siguen y se cortocircuita el avance por ca-rencias de financiación a base de crédito oficial. Cuando en 1976 se lanza otro plan (este con letras minúsculas a pesar del volu-men), se respondió a las dos primeras interrogantes pero no a la tercera, tanto, que la práctica se encargaría de mostrar que casi ni se había tenido en cuenta al olvidar la dependencia de estas -compras de buques respecto a las condiciones de crédito (subida de interés de 1978).

- Decir que el "motivo Balanza de fletes" ha estado presente en la política española es quedarse con una primera impresion solamente; en efecto, desde el momento en que se potencia la construcción de unos buques (petroleros y graneleros), se está contribuyendo a la reducción de los pagos al exterior por fletes, válido para cualquier tipo de buque; pero si aquél hubiese

sido el motivo preferente, se habrían apreciado también directivas políticas hacia aquellos segmentos de flota que mayores ingresos (ahorros de pagos) por fletes suministra, esto es, los buques de transporte de carga general (no granelera) o cargas especiales.

- Del enfoque protector a la Marina Mercante derivado de las servidumbres que la política de apoyo a la construcción naval suponen para aquella, la interrogante se plantea - en torno a si existe o no proporcionalidad entre una y otra, y la respuesta, veremos, ha de ser negativa.

- No es posible, después de adoptar un esquema tan intervenido, dejar al mercado la respuesta sobre tipos de buques, fletes, etc. porque el mercado se encuentra profundamente alterado por aquél.

- La más grave de las consecuencias, a sumar a la citada sobre los efectos a largo plazo de haber dado lugar a un sector irreal (que desconoce la competencia), se refiere a la creación de dos sectores claramente definidos y diferentes -no -- precisamente por criterios fijados por el mercado-, a saber, el protegido y el que no lo está (aunque parcialmente disfrute de concesiones). Sin otras consideraciones, el efecto de una política que, a la par que establece unas restricciones o que impone -- unas cargas anormales, las compensa con concesiones similares, es lógicamente neutro; en tal sentido, debe considerarse que lo hecho con los ya referidos tráficos protegidos produce un efecto neto claramente proteccionista; pero no sucede lo mismo con los restantes que, sin embargo, sufren la misma carga que los anteriores y disfrutaban sólo de una parte de aquella protección (acceso a fi-

nanciación oficial privilegiada, incluso primas especiales, pero no tienen mercado reservado ni fletes mayores), además de poseer una demanda más difícil (menos creciente, no concentrada, etc.).

- Entre las consecuencias para el futuro -de - las que tiene vital trascendencia el lastre del pasado (117)- de este tipo de política económica, no debe olvidarse la discriminación negativa del cabotaje y la ausencia de los elementales criterios (ni siquiera espiraciones) de política de coordinación intermodal (118).

- Junto a lo anterior, se ha padecido una excesiva desviación del mismo sentido de la Marina Mercante a favor - de su aspecto auxiliar de la Marina de Guerra, que, aunque no excepcional en el concierto mundial si ""poseyó siempre una enorme singularidad en nuestro país, y que tanto afectaría al desarrollo del sector (características de los buques, disciplina de tripulaciones, dependencia militar ...) (119) (120)

NOTAS DEL CAPITULO IX

- 1.- E El mismo GUAL VILLALVI, "Política económica de los transportes terrestres y marítimos", Madrid, 1.951, habla de política marítima y en realidad centra su atención en los problemas de la construcción naval; ya se vió en la Primera Parte que la historia del sector ofrece numerosas situaciones de solapamiento de su problemática con la de los astilleros; algunas de las leyes de la década de los cuarenta hablan de medidas sobre el transporte cuando en realidad son a favor de la construcción naval (por ejemplo, Leyes de protección a la Marina Mercante y Construcción naval de 1.943).
- 2.- Véase CONSULMAR, S.A., "Política Marítima", Oficema, mayo de 1.957, pg. 31 y sts.; MEMCHACA, o.c.
- 3.- Véase CUETARA MARTINEZ, Juan M. de la, "Intervenciones administrativas en los transportes marítimos (Presencia del Estado en la navegación comercial)", Santiago de Compostela, 1.979, especialmente pgs. 2 a 10.
- 4.- Véase, Ibidem, ps. 33 y ss.
- 5.- Sobre este último tema, véase el Real Decreto de 20 de Octubre de 1.917 sobre canalización de flujos de tráfico terrestre hacia el marítimo, más idóneo.
- 6.- Véase CARRERO BLANCO, Luis, "Función de la Marina Mercante", Ley de Protección y Renovación de la M.M., Discurso de 8 de Mayo de 1.956, a las Cortes españolas, Madrid, 1.956; las referencias posteriores a esta obra han de entenderse a la reproducción que de dicho discurso hace la SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE (SMY), "Lista Oficial de Buques, 1.955", Madrid, 1.956, pgs. VII a XVIII (aunque nosotros las hagamos constar en numeración arábiga).
- 7.- Véase más abajo, capítulo XI
- 8.- Cfr. OFICEMA, "Informe sobre construcciones de la Ley de Protección", Madrid, noviembre de 1.965.
- 9.- Como se demuestra del examen de la "lista Oficial de buques", 1.965.
- 10.-Cfr. BOADO, L., "Ya", 7-XI-1.965; véase también cap. XI
- 11.-Cfr. OFICEMA, "Editorial", "Oficema", febrero de 1.956, pg. 3.
- 12.-Idem; OFICEMA, "Editorial", "Oficema", marzo 1.956 pgs. 3 y 4, julio 1.956, pg. 3
- 13.-Cfr. OFICEMA, "Editorial", "Oficema", julio 1.956, pg. 3
- 14.-Véase, CHAPA, R., "Emeda de Prensa", "Desarrollo", 8-III-1.970
- 15.-Véase PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS, I.E.T.C., "Transporte marítimo", Madrid, (1.977), volumen IV, pg. 66
- 16.-COMISARIA DEL PLAN DE DESARROLLO, "Plan de Desarrollo económico y social, 1.964-67", Madrid, 1.963.
- 17.-Véase, Ibidem, pgs. 308 y sts.
- 18.-Cfr. Ibidem, pg. 311
- 19.-Cfr. Ibidem, pg. 319
- 20.-Cfr. Ibidem, pg. 319
- 21.-Cfr. Ibidem, pg. 329
- 22.-Para lo cual se formaron las oportunas comisiones de trabajo

- dentro de OFICEMA encargadas de cada apartado (así, Cabotaje, líneas exteriores, tramp, diversos subgrupos de transportes especiales, etc.).
- 23.- Preparado el texto, según información verbal por el entonces Economista del Estado, Sr. PARRAS y el que luego deven-
dría en Presidente de la primera filial de TRANSMEDITERRANEA
Ar. BUNIGAS. Las referencias futuras se refieren al ejem-
plar de SUBCOMISION DE TRANSPORTES MARITIMOS DEL PLAN DE DE
DESARROLLO ECONOMICO, "II Plan de Desarrollo Económico y so-
cial. Transporte Marítimo. Monografía", que luego sería repro-
ducido casi íntegramente en la publicación oficial, Madrid,
s.f. (¿1.967?).
- 24.- Cfr. Ibidem, pg. 145
- 25.- Cfr. Ibidem, pg. 150
- 26.- Cfr. Ibidem, pgs. 150-151
- 27.- Cfr. Ibidem, pg. 151
- 28.- Cfr. Ibidem, pg. 152
- 29.- Cfr. Ibidem, pgs. 153 y 154
- 30.- Cfr. Ibidem, pgs 159 y 160
- 31.- Cfr. Ibidem, pg. 160
- 32.- Cfr. Ibidem, pg. 161 y 162
- 33.- Véase el texto y demás elementos (discurso de presentación
e informes) en "TERCER PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL
1.972-1.975", cuarta edición, Madrid, junio de 1.972.
- 34.- Cfr. Ibidem, pg. 218
- 35.- Cfr. Ibidem, pg. 172
- 36.- Cfr. Ibidem, pg. 270
- 37.- Cfr. Ibidem, pg. 297
- 38.- Cfr. Ibidem, pg. 440
- 39.- Sobre este tema, en su enunciación general, hay casi unanimi-
dad; no así en cuanto al alcance y concreción del mismo. So-
bre la primera parte, véase SANCHO, J., o.c.; ANAVE, infor-
mes anuales o.c.; SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, o.c.
y "Empleo y desarrollo en la Marina Mercante", Primera ponencia
IV Congreso, Málaga, 25 a 27 de septiembre de 1.980.
- 40.- Véase AZNAR, E. "Discurso pronunciado en la Asamblea Ordina-
ria de la Oficina Central Marítima de 1.976", Madrid, 1.976
- 41.- Cfr. GUTIERREZ SOTO, Luis, "Crisis y futuro de la Construc-
ción naval española", "papeles de economía española", n.º
1.980, pg. 160.
- 42.- Cfr. Ibidem, pg. 160
- 43.- Cfr. Ibidem, pgs. 161 y 162
- 44.- Cfr. Ibidem, pg. 162
- 45.- Idem
- 46.- Cfr. Ibidem, pgs. 164 y 165
- 47.- Véase más abajo, cp. XIII
- 48.- Véase, además de los citados en la nota 39, EUSNER, A., o.c.
- 49.- Cfr., BANCO DE CREDITO A LA CONSTRUCCION (B.C.C.), "Memoria
1.977", Madrid, pg. 16
- 50.- Véase AZNAR, E. "Discurso pronunciado en la Asamblea ordina-
ria de la Oficina ... año 1.976".
- 51.- Cfr. B.C.C., o.c., pg. 16
- 52.- Véase más abajo, cap. XI.
- 53.- Un cálculo a ojo- en 1.977, 380.000 TRB, unos 38.000 millones
de ptas.; en 1.978, 16.000 millones; en 1.979 era, apróximada-
mente 1.700 millones de ptas.

- 54.- SANCHEZ, P., o.c., pgs. 160-161
- 55.- Véase BLANCO, Aquilino, "Problemática de las líneas regulares marítimas españolas", "Transporte 3", nº 14; 1.979, pgs 47 y sts.
- 56.- Algunos de estos problemas se plantearon en 1.968 cuando, - fresca aún la irrupción de PETROMOR y la posible aparición de exceso de capacidad, se rumoreó la posible aparición de - una naviera formada con capital extranjero (árabe); en cual quier caso, MARFLET, primera naviera del tráfico del petróleo posee una importante presencia de capital extranjero. - Debe recordarse, por otra parte, que las limitaciones a esa presencia -40%- de capital extranjero es uno de los obstáculos que presenta el sector en la integración a la O.E.E. -- en fin, problemático es pensar en un crecimiento de las líneas regulares exteriores que -salvo empresa pública- no cuenta con capital extranjero, a la vista de las cada vez más -- cuantiosas inversiones.
- 57.- Aunque en el momento de redactar estas últimas líneas se habla de otro proyecto posterior (información verbal),
- 58.- Véase el texto del proyecto (no publicado)
- 59.- Véase el proyecto de 1.971, especialmente lo refundido en - pgs. 3 y 5
- 60.- Véase el texto de 1.974 (al igual que los anteriores, no publicado).
- 61.- Véase el proyecto de octubre de 1.979
- 62.- Véase, MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, "Libro - Blanco del Transporte. Directrices para una nueva política de transportes", Madrid, 1.979.
- 63.- Véase lo dicho en el capítulo VII
- 64.- Idem
- 65.- Información oral procedente de sectores afines, de la Administración, B.O.C. ...
- 66.- OFICEMA "Escrito reclamando la inmediata actualización de los flotes", Madrid, 1.975.
- 67.- Véase "infra" en cada apartado; también, OFICEMA "Editorial "Oficema", mayo 1.957, pg. 7, quien entiende que su política de liberalización es "... en parte coincidente con la del nuevo Gobierno"; del mismo, "Editorial enero 1.956, pg. 3
- 68.- Cfr. ANAVE "Marina ... (1.977, 1.978, 1.979)", o.c., pgs. 6 y 7, 6 y 7, y 6, respectivamente.
- 69.- En el corto período de vida con que cuenta, ha impulsado profusamente la realización de estudios y trabajos de investigación básica, no siempre con buena fortuna.
- 70.- Anecdóticamente: el Presidente de OFICEMA mantiene estrechas relaciones con la más alta magistratura del Estado, disfruta de una estrecha relación con el Ministro de Marina NIETO ANTUNEZ...
- 71.- Por ejemplo, CONDE DE YBARRA, MARQUES DE COMILLAS ...
- 72.- Véase en cap. IV la apelación de PEREDA A. a visitar si es - preciso "a la más alta Magistratura".
- 73.- Véase lo dicho en cap. VI
- 74.- Véase nota 67; la representación en Cortes de que disfrutó - el sector durante los años de la década del sesenta y mitad

- del setenta, en la persona de AZNAR, E.; análogamente, la solicitud de creación en el II Plan de Desarrollo de un Consejo Superior de Transportes Marítimos, que reaparecería en los proyectos de Ley de Ordenación de la Marina Mercante".
- 75.- Véase en especial, CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, "Antecedentes sobre problemas económicos de la Marina Mercante", Madrid, 1.963. La ponencia de más interés a nuestros efectos es la I, "Problemas económicos", cfr. pgs 62 y 63.
- 76.- Cfr. Ibidem, pg. 42
- 77.- Véase LINK, S.A., "ANAVE, Informe de prensa, Informe sobre la primera fase de la campaña", Madrid, slf. (finales de septiembre, octubre 1.978), n.p.
- 78.- Cfr. ALONSO, Ignacio, o.c.
- 79.- Cfr. Idem, y "La competencia de Extremo Oriente ahoga a la industria textil española", "El País", 5-II-1.981, pgs. 44 y 45
- 80.- Creada por Ley de 19 de Febrero de 1.942
- 81.- Creada en 1.977
- 82.- Este "rebaje" a Dirección General ya había sido previsto por SANCHEZ, o.c., pg. 146
- 83.- Véase lo dicho en capítulo VII; téngase en cuenta que la Orden de 30 de diciembre de 1.980 recoge la delegación de funciones a favor del Director General de la Marina Mercante.
- 84.- A lo que, según algún autor, no es ajeno el haber estado mayoritariamente en el bando republicano; Cfr. SANCHEZ, P., o.c. pgs. 145 y 148; véase también GONZALEZ ECHEGARAY, o.c.
- 85.- Cfr. SANCHEZ, idem
- 86.- Idem.
- 87.- En los últimos setenta los armadores solían quejarse del desasistimiento por parte del Subsecretario de M.M., refiriéndole como el de pesca y preguntando a menudo jocosamente, -- dónde estaría el Subsecretario de Marina Mercante.
- 88.- Donde suele interpretarse que los logros alcanzables son función del rango otorgado a la materia.
- 89.- Cfr. PERY JUNQUERA "Los problemas de nuestro transporte marítimo", Madrid, 1.966, pg. 407.
- 90.- Recuérdese lo dicho en el apartado de los armadores
- 91.- idem.
- 92.- BOADO, "Marina Mercante ...", Madrid, Julio de 1.971, o.c.
- 93.- Por ejemplo, los de los constructores, las compañías de seguros ...
- 94.- Véase, ULLASTRES, Alberto (Ministro de Comercio), "Discurso en la Asamblea de OFICEMA", Revista "Oficema", agosto, 1.961 pgs. 43 a 50.
- 95.- Cfr. Ibidem, pg. 46
- 96.- Cfr. idem
- 97.- Idem
- 98.- Cfr. Ibidem, pg. 49
- 99.- Véase lo dicho más arriba, al hablar del Plan de Estabilización (en este mismo capítulo).
- 100.- Cfr. ULLASTRES, o.c., pg. 49
- 101.- Véase "infra", cap. II
- 102.- Cfr. ULLASTRES, o.c., pg. 48
- 103.- Véanse los discursos pronunciados por el Subsecretario de M.M.

- 1 y Ministro de Comercio en la festividad de la Virgen del Carmen de 1.971 a 1.974, o.c.
- 104.- Véase BOADO, "Discurso ... 1.973", pg. 2021
- 105.- Cfr. CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, o.c., pg. - el
- 106.- Idem
- 107.- Cfr. ULLASTRES, o.c., pg. 46
- 108.- Cfr. Ibidem, pgs. 46 y 47
- 109.- Idem
- 110.- Cfr. Ibidem, pg. 48
- 111.- Cfr. Ibidem, pg. 50
- 112.- Idem
- 113.- Cfr. BOADO, "Discurso ... 1.973", o.c., pg. 2019
- 114.- Véase cap. XIV
- 115.- Cfr. GRESPO, A.; POLO, G.; CASARES, E., "El mercado de fletes y la inversión en la industria naviera. Algunos aspectos de tratamiento fiscal de las amortizaciones", XII Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval, Barcelona 19 a 21 de noviembre de 1.975, pg. 35
- 116.- El criterio vale para todos los países que han adoptado ese esquema liberal; un caso extremo (relativamente) es el de - Australia.
- 117.- GAMIR y otros, o.c., 2ª edición (1.975), pg. 22
- 118.- Sobre esa falta de política de transportes, véase también RODRIGUEZ SAEZ, "Política de Transportes...", o.c.; REBOLLO, Alejandro (antiguo subsecretario de transportes y en ese momento Presidente de RENFE), "El País, 22-II-1.980," pg. 43, curiosamente, repite el mismo argumento para el ferrocarril, que los armadores utilizaron incesantemente con el cabotaje: los otros modos "... se encuentran con una - infraestructura puesta y conservada gratuitamente por el - Estado (mientras que) el ferrocarril tiene que hacer frente a sus gastos ..."; véase más abajo, cap. XVIII. También el n. 531 de ICE, donde aparecen varios artículos destinados a analizar la política de transportes (año 1.977); RODRIGUEZ SAEZ, L., "La política económica de coordinación de transportes: el caso de España", R.E.P., n. 64, Madrid, 1 1.973
- 119.- Cfr. PERY JUNQUERA, o.c., pg. 405.
- 120.- Sobre la actitud de los armadores véase RODRIGUEZ Mauro, "La ruina de los fletes: una política naviera incoherente" "Actualidad económica, 4-I-77, pgs 23-24; GONZALEZ ECHEGA RAY, Rafael, "La Ley que tarda", "Oficema" I-1.973 pgs 41-43; BERTRAND, Ignacio, "Ante la necesidad de una nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante española", "Oficema" I-1.971, pgs. 41-45; DE AZNAR, Eduardo, "Hacia un Ministerio de la Marina Mercante", "Oficema", Enero 1.964, pgs. 63-65; BERTRAND, Ignacio, "Protección a la Bandera", "Oficema", 1-1.976, pgs. 27-29; ANASTASIO PASCUAL, Ernesto, - "Los navieros y la Estabilización", "Oficema", Enero 1.962 pgs. 47-51; NAVARRO DAGNINO, Juan, "Dos conferencias sobre policía de los puertos", Madrid 1.948, una en Noviembre de

48 sobre intervención de la Marina de Guerra en la Administración y régimen "de la Marina Mercante y Pesca; MARTINEZ NIETO, Antonio, La Marina Mercante y la reforma de la Administración Pública"; "Oficena", setiembre 1.963, pgs. 39-41; - PEREZ GUERRA, José, "Hace falta una política naval", "Oficena" 4971, pgs. 35-39; FERNANDEZ TAPIAS, Fernando; "Protección para renovar nuestras empresas navieras", "Oficena", Enero 1.970, pgs. 47-49; CASAS F. y otros, "situación del transporte marítimo", N.O. Madrid 30-XI-1.977.

CAPITULO X LAS LIMITACIONES IMPUESTAS A LA MARINA MERCANTE.

1.- INTRODUCCION.

Ley de Crédito Naval de 1939 establecía ya - una serie de contrapartidas al disfrute de sus beneficios en materia de construcción y modernización de los buques -que habían de realizarse en astilleros españoles-, ^{no} de utilizar tripulaciones extranjeras (art. 8) y someter los proyectos de construcción a - la aprobación del Ministerio de Industria (art. 10).

El Texto Refundido de las Leyes de protec-- ción a la Construcción Naval de 1.943 recoge esas mismas limitaciones en materia de importación de buques (art. 1) con la obligación de establecer los servicios "... para que estén atendidas las necesidades públicas" (art. 2), a los beneficiados por la - exclusiva del cabotaje, así como la posibilidad de que el Estado pueda utilizar los barcos subvencionados para necesidades nacionales siempre que lo juzgue preciso, previa indemnización (art.2).

La implantación del sistema de fletes tarifa dos en 1952 y subsiguiente "prórroga" en 1957 y 1963 debe considerarse como medida inicialmente restrictiva para el armamento - nacional al que se "prohibía" transportar a fletes superiores a los establecidos en las normas de 1952, 1957 y cualesquiera otros fijados al amparo de aquellas disposiciones y de la Orden de Mar zo de 1963 (15 de Marzo) por la Subsecretaría de la Marina Mer-- cante. Así, la Orden de 29 de Febrero de 1952 (BOE del 9 de Mar zo) fija los fletes máximos (art. 8) de una serie de mercancías,

"... ante las constantes alteraciones de los fletes internacionales que perturban la debida estabilidad económica de dichos servicios" (Preámbulo); pero su labor no quedará en eso sino que -- además habrá de limitar la libertad de fletamento de los armadores españoles en el tráfico marítimo entre terceros Estados exigiéndoles "... solicitar por conducto de la Oficina Central Marítima - autorización de la Subsecretaría ... para cada contrato de fletamento que realice ... (que) no será concedida más que en el caso de que el barco no sea necesario al comercio de importación o exportación españolas, o para el tráfico de cabotaje" (art. 1); del mismo modo" ... queda suprimida la contratación de fletes - de carbón (en cabotaje) a precios libres" (art. 5).

Las limitaciones que recogía la ley de 1956 se reducían a las derivadas de la "regulación del tráfico y comunicaciones marítimas nacionales" (art. 4), la obligación de comprar los buques en España salvo interés público o insuficiencia de la construcción naval nacional (art. 5), la obligación de empleo de dotaciones españolas "salvo fuerza mayor" y el destino - de un 4% de las primas a la Navegación al Montepío Marítimo Nacional.

El carácter liberal que posee la Orden de 15 de marzo de 1963 eliminando todas las restricciones a la libertad de navegación a excepción de los supuestos de transporte de crudos y comercio de Estado, ha de valorarse cuidadosamente por cuanto deroga restricciones relativas a fletes sin tocar los restantes (adquisición de buques, tripulaciones, reservas, etc.) e incluso en esta materia -de fletes- no afecta aunque nada diga

expresamente a algunos grupos como son los de líneas subvencionadas.

Las limitaciones a la libertad de actuación de los armadores españoles -las "restricciones" de que venimos hablando- en materia de fletes consisten en la obligación para los armadores de líneas regulares "nacionales o exteriores", de comunicar al Ministerio de Comercio (Subsecretaría) "... cualquier variación que se establezca en sus tarifas o tipos de fletes, así como las modificaciones que impongan en los siguientes casos: de buques extranjeros por entidades individuales o colectivas extranjeras en viajes "por tiempo" " (art. 2). Tales restricciones como puede apreciarse ni están referidas solamente a fletes ni podrían subsumirse en medidas cuyo carácter fuera "... sólo ... ordenador de asegurar el abastecimiento nacional de aquellas mercancías de primera necesidad" a que se refiere la introducción a la parte dispositiva de la Orden del 63.

Por si se hubiese abrigado alguna duda sobre el oscuro carácter liberalizador de la disposición referida en el contenido del párrafo precedente, la Orden de 20 de septiembre de 1966 cambia la obligatoriedad de comunicación dispuesta para los servicios de línea y para fletamentos exteriores, por "APROBACION" de la Subsecretaría de la Marina Mercante para las "líneas nacionales" y los fletamentos en "viajes sucesivos" y "por tiempo", quedando libres de aprobación -que no de comunicación- las líneas exteriores y los fletamentos "simples", en los términos expuestos en la Orden de marzo de 1963.

Existe otro grupo de restricciones que se re

fieren a la necesidad de pertrecharse en el país o de asegurar - los buques en el mercado interior, junto a los cuales pueden anotar las derivadas de actuaciones de la Administración que podrían constituir "desventajas" para la Marina Mercante o para el sector privado de la misma; tal sería el caso de una política tolerante e incluso protectora con los transportes terrestres en el tráfico interior competitivo con el modo de transporte marítimo que ocasiona desplazamientos de los flujos de tráfico hacia - aquellos en perjuicio de este -con implicaciones de grave derroche energético, entre otras- o la posible competencia que pudieran sufrir los armadores privados de la actuación de las Empresas Públicas del sector, aspecto éste harto discutible pero del que pueden encontrarse algunos casos en el tráfico entre la Península e Islas Baleares e Península e Islas Canarias (1).

Una de las restricciones teóricas, que no tuvo importancia práctica real, se refiere a las medidas limitativas a la libre exportación de los buques, por armadores nacionales. A pesar de que subsistía vigente el Decreto de 22 de agosto de 1931 y Ley de 14 de octubre de 1931 que limitaban formal y tajantemente esas exportaciones y que "... la legislación vigente confiere a la Administración capacidad suficiente para que en - función de los criterios de mantener el tonelaje de flota nacional, sobre todo en unidades nuevas... " (2), pueda denegar las autorizaciones de exportación, no se conoce (hasta el momento) - la existencia de negativas, convirtiéndose las autorizaciones en actos rutinarios otorgados por la Administración que han dado lugar a fenómenos tan peculiares como la existencia de fuertes ex-

portaciones en momentos en que la flota nacional era francamente insuficiente (3). Este supuesto constituye además una muestra - del tipo de proceder "flexible" por parte de la Administración - ante las demandas de los armadores y, en términos más generales, del marco en que se habría desenvuelto el sector.

A diferencia de lo expuesto en el párrafo anterior, las limitaciones que implicó durante algunos periodos la pertenencia a la llamada "flota carbonera", antes de 1963, eran sustanciales aunque su evaluación haya de hacerse teniendo en cuenta las ventajas -también significativas- de momentos en que escaseaban los fletes y cargas internacionales (4).

En el grupo de restricciones de menor entidad podría incluirse también:

- la obligación de inscribir en el Registro español los buques acogidos a los beneficios de la legislación española, hoy ya sin entidad.
- la inscripción como empresa naviera.

A la altura de 1980, ¿cuáles son las restricciones más importantes con que finalmente se encuentra la Marina Mercante española?. La misma Asociación de Navieros se encarga de recordárnoslo una y otra vez: los precios de los buques, sus pertrechos y las tripulaciones, nacionales en los tres casos, suponen una discriminación negativa; adicionalmente existirían -- "agravios comparativos" sustanciales respecto a armadores extranjeros en materia de crédito naval (cobertura sobre valor total), primas a la construcción naval, desgravación fiscal, mayor imposición indirecta sobre los fletes, etc., "... fruto de la pre

si3n institucional del usuario y su Administraci3n tutelar por el Departamento de Comercio por un lado y de la industria suministradora con su Departamento de Industria por el otro" (5) que dar3n lugar -tambi3n seg3n ellos- a la reducci3n de tonelaje de la flota espa3ola en 1979 y, en todo momento, fomenta el des3nimo inversor.

Es evidente que las restricciones o cargas a un sector son consecuencias de protecciones a otros y en tal sentido es correcto imputar que la imposibilidad de importar buques, contratar seguros en el exterior, tripulaci3n o pertrecharse fuera de Espa3a se deben a los intereses de los sectores o factores beneficiados. No obstante, conviene hacer un par de precisiones: la primera, relativa a la duraci3n de aquellas cargas, para recordar que en el caso de las tripulaciones hasta finales de los setenta, lejos de ser una carga, la legislaci3n social espa3ola hizo de ella un elemento de protecci3n para la Marina Mercante; la segunda, para recordar que una forma de no transformar la realidad es ocultarla de forma que se contemple s3lo un aspecto de la misma (las limitaciones) sin considerar otros (las ayudas, protecciones); una correcta forma de evaluar el fen3meno requiere -l3gicamente, tener en cuenta las dos para conocer si el resultado final de la pol3tica aplicada ha sido desprotector o protector.

El precio mayor de los buques en Espa3a, unido a la imposibilidad de su importaci3n, ha constituido la raz3n de peso m3s usualmente esgrimida por los empresarios a la hora de solicitar mayores ayudas por parte de la Administraci3n. Pa-

rece así de interés intentar esclarecer en la medida de lo posible qué hay de verdad en todo este asunto que pudiera justificar o no la adopción de algunas ayudas.

La imposibilidad de importaciones de buques no reduce sus efectos al problema de los precios interiores e internacionales de aquellos sino que se extienden lógicamente a - otros campos, como el de la flexibilidad de que dispone -mayor - gama de relaciones precio/tipo de producto- quien puede acceder a un mercado muy superior como es el internacional, el ajuste de tipos específicos difíciles o imposibles de obtener con la oferta interior (algunos tipos de buques especializados), etc. (6). Uno de tales aspectos, nada desdeñable, es el de la calidad de - la construcción naval de esa oferta interior. Parece que, al - margen de los avances en consecución de unos precios competitivos, los astilleros españoles han padecido siempre serios problemas de acabado en su producción que encarecen la prestación del servicio al armador. Independientemente de que la entidad del - tema sea o no tan grande como los armadores han intentado hacer ver (7), parece cierto que esos problemas de acabado han constituido un lastre de cierta significación -difícilmente cuantificable- para la Marina Mercante española. El tener que limitarse a la oferta interior parece haber estado ^{de} tras ~~el~~ retraso en la introducción en la flota española de los buques portacontenedores y especiales de transporte de gases (8). Una de las implicaciones directas más desfavorables de esa cautividad en que ha tenido que moverse la flota española ha sido el ver postergadas sus órdenes de construcción en beneficio de las de los armadores ex-

tranjeros produciéndose unos retrasos en la construcción que podrían resultar vitales en buenos momentos de fletes internacionales (9). En fin, el acceso al mercado de buques de segunda mano y los precios finales de nuevas construcciones son los aspectos principales y más tocados por los armadores.

2.- CRONICA DE UNA SUPEDITACION.

2.1.- El precio de los buques.

El primer problema que se presenta ante cualquier deseo de arrojar luz sobre este asunto radica en la falta absoluta de información veraz sobre el precio real de los buques en España, que ha obligado a indagar de forma inusitada en los más extraños lugares, porque la "información pública" que la Subsecretaría de la Marina Mercante posee es radical y absolutamente inaccesible. Los esfuerzos han visto alcanzado cierto éxito al conseguirse precios de los dos grupos de buques que forman el colectivo de tonelaje mayoritario: graneleros y petroleros dedicados al transporte de crudos, sin haber podido alcanzar precios de otros tipos de buques. Con ello, las conclusiones que puedan inferirse de lo aquí tratado se verán -aunque no siempre- limitadas en gran parte a estos grupos de flota.

El otro problema importante consiste en que la confrontación del valor que le otorga a un buque la Subsecretaría, con el precio internacional está sometida a restricciones por ambos lados de la comparación. Por la Subsecretaría, porque

las valoraciones están habitualmente "hinchadas" con lo que el armador consigue mayor y mejor financiación externa (privilegiada); también, al tomarse los valores oficiales de los buques como posterior punto de referencia para fijar los fletes oficiales, - permite a los armadores beneficiarse otra vez con unos fletes relativamente superiores a los que resultarían de haber tomado en consideración los valores reales. No terminan ahí las limitaciones "nacionales" sino que, al tener que comparar en última instancia precios finales del producto - incorporando condiciones - de financiación, primas, etc.-, se añade la de que los armadores españoles no financian con recursos propios -más allá de lo que dictan las normas- prácticamente nada del valor de la nueva construcción. Ambos extremos, por su carácter escabroso (subsumible incluso en el campo de lo delictivo), resultan de difícil probanza, más no por ello se considera inútil consignarlo por ser "secreto a voces" entre el personal del "interior" (sector) y "comunistas" entre los "aproximados".

Las restricciones más importantes con que nos encontramos por el lado del precio internacional de buques -además de las derivadas de la falta de identidad entre éstos y los nacionales, que no es muy relevante para los valores en que nos movemos- residen en la no coincidencia de los precios publicados habitualmente por las revistas especializadas con los "mínimos" del mercado (todavía en términos de valor de la construcción) y en el hecho de que es prácticamente imposible conocer con exactitud el precio final de los buques para el armador por la oscuridad que en general rodea a las ayudas a estas operaciones de

adquisición en todos los países y la diversidad de formas que puede adoptar. Con todo, puede ser admitido como precio de referencia porque los datos de contexto que se conocen -como la carencia habitual de desplazamientos de pedidos de armadores de un país de desarrollado a astilleros de otro país desarrollado ... (10)- permiten su aceptación como precios internacionales de referencia, - con escasas oscilaciones (salvo en momentos especiales, como las crisis de Suez, el alza excepcional de 1973, etc.).

Con aquellas limitaciones puede afirmarse en términos generales que los precios de los buques en el mercado interior eran relativamente más caros que los del mercado internacional hasta la segunda mitad de los sesenta, etapa en que coincide una mejora extraordinaria en la eficiencia de nuestros astilleros (concentraciones, racionalización) que permite ofrecer - unos precios competitivos con el mercado internacional, como por otra parte atestigua perfectamente su entidad exportadora (11). Pero es que, además, en esa etapa se produce la concesión de la desgravación fiscal a las adquisiciones para el mercado interior (año 1966). Hasta entonces, hasta esa segunda mitad de los sesenta, los precios de la construcción naval española eran superiores, y es probable que también lo fueran los precios finales para el armador (computado el crédito, primas, etc.), aunque no podamos precisar cuanto, porque los indicios y datos contextuales que se poseen apuntan precisamente en esa dirección (12); la política de reducciones de los fletes petrolíferos que habían sido fijados, más elevados que los internacionales precisamente por los mayores costes de adquisición de los buques para los ar

madores, podría ser una de esas.

La afirmación de la existencia de precios competitivos de la construcción naval española en ese periodo posterior a la segunda mitad de los sesenta debe matizarse en varios -sentidos. Uno de ellos precisamente el de que esa competitividad probablemente se limitará a graneleros y petroleros, líneas en -que se especializó la construcción naval española, mientras que -en los demás casos apenas se dió más que en los cargueros convencionales, buques menos sofisticados dentro de la gama de los no -graneleros ni petroleros. Por otra parte, comparando ya precios finales para el armador, la financiación a base de créditos privilegiados privados (típica a partir de 1967) se derramó generosamente en aquellos tipos de buques -graneleros y petroleros- que gozaban de contrato asegurado al ser tráficos protegidos y fletes superiores a los del mercado internacional, mientras que no sucedía lo mismo en los restantes tipos de buques.

A pesar de los superiores precios de la construcción nacional para la mayor parte de las construcciones anteriores a 1967 -en el intervalo entre 1960 y 1967, porque antes -de la primera fecha el tema está fuertemente distorsionado por -el tipo de cambio artificial del momento (13)-, existe ya una -"agresividad" importante de los precios españoles de determinados buques' que, como los de pasaje de unas 20.000 TRB, podían ser conseguidos en España precios sensiblemente inferiores a los de astilleros de países con más fuertes subsidios a la construcción -naval como Francia o Italia, gracias a la extremada baratura de los costes de mano de obra (14).

Los mismos precios de la construcción nacional son distintos para los armadores nacionales que para los extranjeros en la medida en que a éstos se les solía permitir la importación de diversos elementos libremente y que recibían una reducción importante por desgravación fiscal a la exportación - que sólo a partir de 1967 se extiende a los armadores españoles. Con todo, se insiste en la advertencia realizada de la imposibilidad material de practicar esas comparaciones cuando se trata de precios finales por tener que estimar determinados componentes - del vector de protección español a nuestros armadores en la adquisición del buque, valoraciones y otros referentes a financiación privilegiada. En aquellos momentos en que el precio de la construcción -no el precio final- era similar para los armadores extranjeros y nacionales, éstos se quejarían del desplazamiento - que sufrían sus pedidos en beneficio de los extranjeros (15). La discriminación de los armadores nacionales en materia de precios frente a los extranjeros vuelve a plantearse en los últimos años setenta cuando la Administración española apoya desmesuradamente algunas exportaciones en términos que constituyen verdaderos agravios comparativos para el armamento nacional (16).

Con la crisis de los setenta y la transformación sociopolítica del país se produce una fuerte presión al alza de los distintos costes integrantes de la producción naval a la que se une la del encarecimiento generalizado que se deriva de la situación del fuerte exceso de capacidad con que se enfrenta en general la construcción naval mundial y muy especialmente (por los tipos de buques y las características específicas

de la producción) en España (17). Con ello vuelve el primer plano de interés al tema del precio de los buques en los últimos años - de la década aunque, otra vez también, hayamos de ser cuidadosos al interpretar el comportamiento de los armadores porque las quejas no están respaldadas por una actitud anterior, del momento o posterior que permita algún asomo de voluntad de inversión en buques. Si los armadores no iban a contratar y no iban a hacerlo - porque ni el momento ni las perspectivas lo aconsejan, además de que se estaba produciendo una quiebra en los mecanismos tradicionales de estímulo a la inversión -la utilización de la "cautividad del mercado" (expresión repetida una y otra vez) podría ser más bien una cohartada en qué escudarse para conseguir mejoras - (mejores fletes oficiales, no supresión de la reserva de bandera ...).

La perspectiva de futuro, sin perjuicio de - las liberalizaciones que se produzcan como consecuencia de integraciones de nuestro país en áreas superiores, apuntan a una pequeña mejora de la posición relativa de nuestros astilleros a - corto plazo como consecuencia de la creciente importancia del - tráfico del carbón como fuente de energía alternativa. Pero en las demás líneas de producción el futuro no es nada prometedor -y mucho menos con un exceso de capacidad tan alarmante- por tra tarse de buques para los que se requiere una tecnología relativa mente superior, cuya incorporación supone unos costes de trans formación importantes; porque la competencia de los "nuevos" paí ses constructores es fuerte (Brasil, Corea del Sur, ...) y por- que la capacidad financiera de nuestro país es insuficiente para

competir con países de nuestro entorno (como Alemania) a pesar de que éstos pudiesen tener unos costes de mano de obra superiores e incluso (lo que es más discutible) unos costes totales y medios totales también superiores (18).

Si las cosas no van precisamente en la dirección de una construcción naval española que ofrezcan precios competitivos -e incluso aunque fuera en esa Dirección-, la decisión que corresponda a la autoridad económica versa sobre si procede mantener aún la cautividad, con lo que se plantea la traslación de los problemas de un sector a otro salvo que se subvencionase la producción para dicho mercado interior (y aún así subsistirían limitaciones), o bien se liberaliza y se autorizan las importaciones libres. El tema constituye precisamente el centro del conflicto histórico entre la Marina Mercante española y Construcción Naval y, utilizado de manera oscura, ha distorsionado la visión de ambos sectores. También parece ser el tema de más importancia de la actualidad y como tal se incluye en el último proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante de finales de 1980. La decisión implica cuando menos definir qué se quiere de ambos sectores (y de sus relaciones); debe enmarcarse en la política comercial exterior, respecto a la cual no existe gran problema por la generalización de ayudas y reservas al mercado interior de casi todos los países próximos. Suponiendo que se considere importante disponer de una porción de la demanda de los astilleros asegurada -en un contexto de reestructuración-, deben asegurarse tajantemente unos precios competitivos para el mercado interior al menos en aquellos segmentos de la Marina Mer

cante que se consideren importantes para el país (líneas exteriores, buques especiales, algunos grupos de tráfico de cabotaje ..) con lo que éstos no sufrirían una discriminación negativa. Independientemente de lo anterior está la cuestión de si se considera que el país deba "especializarse" en esta actividad en el mercado internacional (precisándose el grado, límites y tráficos en concreto), que no alteraría sustancialmente la decisión anterior.

En los cuadros I y II se ofrecen algunos precios de buques graneleros y petroleros y, en el primero de los casos, se efectúa una comparación "in situ" con los precios internacionales de un tipo similar de buque. Por su importancia conviene hacer algunas aclaraciones previas. Se ha tomado de referencia el valor que le asigna la Subsecretaría de la Marina Mercante y el que denominamos "valor para el armador", que resulta del anterior deducidas la prima a la construcción y desgravación fiscal añadiéndole los gastos de inscripción; si los datos anteriores son ciertos -recuérdese que son oficiales-, la única limitación puede venir, como ya advertimos, de la inexactitud de los precios denominados "internacionales" que publican medios especializados. Aún cuando la comparación resulte algo tosca, indicativamente muestra que en todos los casos examinados de buques graneleros los precios internacionales son superiores a los interiores y que esta diferencia a favor de las construcciones españolas se acrecienta a partir de la segunda mitad de los sesenta. Si nos hemos ceñido a ejemplos de tonelaje similar al tomado como referencia internacionalmente, la validez de lo dicho es ma--

yor en los buques de mayor tonelaje como "Solares" (año 1970, 366 ptas/TPM, tonelaje de 71.000 TPM), "Soledad María" o "Marqués de Bolarque".

En la información relativa a petroleros (del cuadro II) no se ha hecho constar el precio internacional porque éste suele referirse a los momentos de contratación. Las informaciones que pueden utilizarse son las de un buque de 87.000 TPM cuyo valor de contratación en 1965 era de 2,9 millones de libras, que equivale a 5.600 ptas/TPM (para un tipo de cambio de 168 pts/la libra esterlina), a comparar con las 6.954 ptas/TPM del buque "Ceuta" cuya fecha de contratación no debió estar lejos de 1965 (la construcción es en 1968); para los buques de los años setenta que se citan téngase en cuenta que los precios que ofrece Rearnley & Egers (19) y sus transformaciones a pesetas referido el momento de su contratación, son los siguientes:

(Buque tipo de 210.000 TPM)

<u>Año</u>	<u>\$/TPM</u>	<u>Ptas/TPM</u>
1970	148	10.360
1971	159,5	11.088
1972	147,6	9.487
1973	223,8	13.035
1974	200	11.538
1975	180,9	10.385

Resulta así que el buque "Barcelona", contratado entre 1970 y 1971 es un 25% más barato en el mercado interior (respecto a 1970), que el "Sta. María", contratado en el peor de los momentos del mercado internacional, 1973, resulta--

ría un 31% más barato, y así los restantes; la única excepción - se produce con el "María Alejandra", desgraciadamente desaparecido, contratado con la crisis ya encima y cuyo precio resultaría ligeramente superior al del mercado internacional. A efectos de poder extrapolar esta información hasta donde sea posible y salvando las posibles inexactitudes de las fuentes internacionales o su excesiva tosquedad, téngase en cuenta que la mayor parte de la flota petrolera (también la granelera) ha sido contratada y - construida en los setenta (y parte en los últimos sesenta).

Aún cuando los resultados a que estamos refiriéndonos expresan más de lo que concluiremos, confirman al menos que los precios interiores han estado por debajo de los internacionales en un período muy dilatado de su historia y que al menos en los grupos de petroleros y graneleros contratados y construidos con posterioridad a 1965 disfrutaron de aquella ventaja. Esto, si bien no resulta concluyente para toda la flota, sí lo es para los segmentos más significativos de la misma y, si no resuelve todo el problema de la dependencia y limitaciones que conlleva estar cautiva a la oferta interior, al menos reduce sus consecuencias negativas en un alto porcentaje.

Ante la falta de información veraz sobre los precios comparativos del mercado interior e internacional quizá sea bueno traer a colación las palabras del Ministro de Comercio en la Asamblea de Armadores de 1961 (20) donde se manifestaba - que la diferencia de precios con el exterior era muy pequeña y cada vez menor, que las calidades de la construcción naval española no estaban tan distantes de las internacionales, habiéndolo-

se eliminado ciertas prácticas como las revisiones informales de precios o dilaciones en los plazos e incluso que los precios reales podían ser más próximos a la vista de la competencia por el lado de la oferta y el exceso de capacidad existente (de 350 a 400 frente a una ocupación de 200 a 250 mil TRB); tales palabras han de ponerse en relación con otras posteriores que a mediados de los sesenta mantenían como diferencia de precios de la construcción naval española un 20% por encima de la del mercado internacional (21). Con ambas explicaciones se refuerza la idea de que la diferencia de precios debió ser notable (quizás en torno a ese 20% o un poco menos, dada la tendencia a elevar las cifras de que hace gala también la Administración) para aquellos buques en los que no estaban tan preparados los Astilleros, pero no en los de pasaje y petroleros, siendo el precio en estos tipos apenas superior al internacional (22). La situación descrita vendría a transformarse radicalmente a partir de 1966 a través de la desgravación fiscal y la mejora en la eficiencia de los astilleros.

2.2.- La prohibición de importar y sus excepciones.

La prohibición de importar buques nuevos o de segunda mano es otro aspecto que da una singular perspectiva a las relaciones entre la construcción naval y la Marina Mercante, como se dijo, y es lo que hace que se plantee de manera tan especial el problema de los precios de esos buques en el mercado interior (23). Evidentemente el momento a partir del cual tie-

ne sentido plantearse el problema es con la aprobación del Plan de Estabilización porque antes carecía de él dadas la peculiaridad económica e internacional de nuestro país hasta ese momento. Ello no obstante en la década de los cincuenta se planteó la -conveniencia de que la Administración española gestionase ante la norteamericana la adquisición de algunos de los buques "Liberty" de la Flota de Reserva de este país sobre los que se comentó insistentemente el gobierno tenía intenciones de deshacerse y venderlos a países amigos; no cuajó la operación, con lo -que se perdió una oportunidad de renovación de la flota (24).

La aprobación del Arancel de 1960 es la medida legal que consagraría formalmente ese fruto de "cautividad" de que hablan los armadores con la exigencia de autorización -previa y la imposición de un arancel que oscila del 14 al 20%, véase cuadro III. Contra él hubo una airada reacción de la que daremos cuenta luego, en los primeros sesenta, pero a mediados de esa década se iniciaría una etapa de cierto silencio (relativo) sobre el tema -en parte derivado de la mejor situación de -oferta interior- que se verá interrumpido nuevamente en la década de los setenta a partir de la crisis energética que trajo de la mano un fuerte tirón de los costes de construcción naval.

La prohibición de importación aunque ha sido característica fundamental del desenvolvimiento de los sectores marítimo y naval de nuestro país, tiene algunas excepciones que a nosotros nos importan. Una de ellas se refiere a la autorización que se realiza mediante la Ley de 5 de abril de 1940 para adquirir buques en el extranjero motivada en el pésimo estado -

de la flota española tras la guerra civil y las nada buenas perspectivas de crecimiento que se presentaban teniendo en cuenta el estado de la industria constructora nacional. El resultado fue la importación de algunos buques entonces y de otros autorizados en 1944, a los que han de añadirse las importantes de la primera mitad de los cincuenta -véase cuadro IV-.

La otra excepción importante, ya en los años setenta, se refiere a la franquicia arancelaria que se otorga a determinadas importaciones de buques destinados a líneas regulares conferenciadas mediante Decreto 761/1974 de 7 de marzo (BCE del 27), al "... amparo del cual se importaron e incorporaron algunas buenas unidades a la flota de buques de líneas" (25). La especial incidencia de la cautividad al mercado interior de buques en el caso de líneas regulares exteriores puede resumirse en que las conferencias exigen normalmente unos mínimos de calidad en la flota a ellas pertenecientes y en que la construcción naval española no posee la agresividad de precios en estos tipos que sí logró en los graneleros sólidos y líquidos. Se trata de diferencias entre precios interiores e internacionales que oscilan entre el 60% y el 35% en los últimos setenta para buques habituales en esos tráficos, portacontenedores puros o polivalentes (26); diferencias que, si bien no siempre existieron con tal entidad, sí pueden considerarse característica del subsector.

Aquél Decreto realiza una exposición bastante fiel del problema al referirse a que "... la insuficiencia de Líneas regulares transoceánicas ... tiene una repercusión negativa en ... nuestra Balanza de Fletes ... (y) ... dificulta nues-

tra expansión comercial .. "" hacia países de interés especial - para España como Iberoamérica y Extremo Oriente, con los que se registraba un importante crecimiento del comercio exterior; los fines a cubrir por este Decreto serán precisamente conseguir que las navieras españolas conferenciadas puedan "" ... cumplir los requisitos (exigidos) por las conferencias de navegación ... (y) potenciar el desarrollo eficiente de las líneas transoceánicas ..."" mediante la dotación de unos buques adecuados (en tipos y precios) para lo cual se califican de "interés público" tales - importaciones, procediendo a la concesión de la franquicia arancelaria prevista en el artículo 3, c de la Ley (27). Los efectos positivos producidos por el Decreto no han sido tan elevados como podría esperarse por el carácter temporalmente limitado de la medida, que no fué prorrogada.

De esta manera, al amparo de la legislación - vigente pudieron importarse entre 1968 y 1976 nueve buques con 35.237 TRB de los cuales 25.241 TRB pertenecían a buques de carga seca y el resto a buques de pasaje. En ambos casos se trató de importaciones procedentes del mercado de segunda mano, no conociéndose supuestos de importación de nuevas construcciones -- (28).

Aunque en realidad no es el objetivo principal del Decreto 3327/1977 de 9 de diciembre que en materia de - abanderamiento dispone sobre el uso provisional del pabellón nacional o extranjero de buques extranjeros o nacionales, respectivamente, que hayan de ser fletados de manera que el control comercial y náutico quede en manos de unos u otros, esta es una -

norma que posibilitaría la importación temporal de buques si la Administración lo deseara. No parece, sin embargo, que exista esa voluntad porque no se han producido importaciones temporales a través de aquella disposición. La no utilización de las posibilidades que ofrece el Decreto es una manifestación más de la actitud de la Administración, siempre reticente a conceder autorización de importaciones de buques aún cuando la legislación lo permitiera. No nos referimos solo a los casos que se hayan dado con posterioridad al arancel de 1960 sino a aquellos que permitía la legislación anterior, como el Decreto Ley de 1925 o la misma Ley de Protección de 1956 (art. 5-4°).

No fué tan reticente sin embargo la Administración en autorizaciones de buques destinados al posterior desguace que como puede verse en el cuadro III del arancel apenas contaba con reservas serias a su importación y que dió lugar al posterior florecimiento de algunos armadores vinculados al negocio que pudieron aprovecharse de la extraordinaria juventud de algunos elementos decisivos del buque (29).

2.3.- Reparaciones.

La obligatoriedad de reparar los buques en España es otro de los temas conflictivos para los armadores que presenta también una protección a la industria naval. La posición de la legislación al respecto consiste en autorizar reparaciones en el exterior sólo en casos de fuerza mayor, algo similar a lo que sucede en materia de contratación de tripulaciones

extranjeras. La actividad reparadora de la construcción naval española se caracteriza por su competitividad en precios, pero con un resultado final poco satisfactorio por la tardanza y mala imagen de falta de seriedad de nuestras factorías (30). En realidad el problema estriba en que el sector naval español no ha conseguido el adecuado nivel de cualificación y flexibilidad que necesita esta actividad, tanto en gestión como en fuerza de trabajo especializada, en presencia de una política comercial restrictiva de ciertas importaciones imprescindibles -al menos para el cliente extranjero que así lo pide y, por extensión, al nacional- que alarga innecesariamente el periodo de paralización para reparaciones al tener que producir ese material en el país, o la encarece en el 20% de los derechos de arancel y unos costes crecientes en comparación con los internacionales (31).

Hasta los primeros setenta en que se realizaron cuantiosas inversiones en las secciones de reparación de algunos grandes astilleros no se puede hablar de que el sector naval esté en condiciones de aceptar cualquier tarea de reparación. Por otra parte conviene no olvidar que tras la crisis de los setenta se ha endurecido la competencia internacional no solo por la guerra de precios consiguientes entre los establecidos si no por la aparición de nuevos competidores -Golfo de Arabia- (32) que pueden obtener mejores precios. Fuertemente intensivas en mano de obra cualificada, han venido significando poco más del diez por ciento de los ingresos de los astilleros hasta 1975 - (33), pero descendieron en términos reales durante 1976 y 1977 y se recuperaron en alguna medida después; la mayor parte de -

sus ingresos por este concepto proceden del mercado interior: - 76% en 1972, 70% en 1979; la Marina Mercante -nacional o extranjera- representó en 1979 el 82% de los ingresos totales por reparaciones (34).

Las restricciones que afectan a la actividad reparadora de los buques pueden ponderarse si se tiene en cuenta la entidad que los costes de reparación suelen tener en el conjunto para dos tipos de buques que tomamos como ejemplo: petrolero y de transporte de grano -véase cuadro V-.

En todo caso, los problemas de reparaciones - han corrido tradicionalmente suerte paralela a los de las nuevas construcciones, incluso en el fuerte incremento de costes subsiguiente a la crisis de los setenta; en cuanto a la inexistencia de diferencias en dilatados periodos (desde la mitad de los sesenta hasta la mitad de los setenta), vale lo dicho para construcciones también.

A las limitaciones de la construcción naval en su componente de nuevas construcciones y de reparación, han de sumarse las consiguientes a la dificultad -salvo a elevados precios- de practicar en España grandes transformaciones de buques como alargamientos, "remotorizaciones", transformaciones - de buques de carga general en portacontenedores, etc.

Recientemente, sin embargo, se han adoptado medidas de apoyo a estas transformaciones que reducen aquella - desventaja (O.O. de 21-1 y 15-12-1980). Aquí las razones de tales insuficiencias son similares a las de las reparaciones ya - apuntadas y en ambas, como en la producción no es estrictamente

naval, el futuro dependerá de las fuertes inversiones a realizar en investigación y desarrollo (35).

2.4.- Anulaciones de pedidos y traslación a empresas públicas
(36).

Uno de los problemas más importantes que presentó la crisis de los setenta fué el de las anulaciones de pedidos, que alcanzaron un volumen preocupante en 1974 y 1975 y - nada despreciable en 1976, como puede verse en el cuadro VI. El tonelaje más importante de anulaciones será de buques petroleros, que tanto eleva las cifras de aquellos años, pero también se da en otros colectivos como pesqueros, algún granelero y de - - carga general de tamaños no muy grandes. Las anulaciones de 1973, en lo que hace a los armadores extranjeros, parecen haberse debido al revuelo consiguiente, al fuerte crecimiento de los pedidos y a las modificaciones en su colocación en astilleros de distintos países.

El tema consiste en saber en qué medida implicó ésto la traslación de algunas presiones negativas sobre el - sector mercante que, ya podemos adelantar, existieron y fueron significativas en el caso de los petroleros a través del mecanismo de la "nacionalización" (Empresas Públicas) de aquellas anulaciones provenientes de los armadores extranjeros y nacionales; - la cuantía fué elevada y su incidencia negativa se produce en - términos de amenaza de creación de sobrecapacidad de transportes. No obstante, su carácter perjudicial no podría limitarse a esa -

dirección como han querido presentar las quejas de los armadores, sino que el perjuicio mayor se ocasiona a la sociedad que es -- quien ha de sufragar unas adquisiciones a precios ilógicos en -- comparación con los imperantes en el mercado internacional y después habrá de correr también con las consecuencias de una explotación deficiente a través de unos fletes superiores a los que -- habría de pagar en el mercado internacional; pero es que, además, ha de tenerse cuidado con la imputación de responsabilidades por que el armamento privado nacional no estaba ^{C/}precisamente libre -- de culpa (?) en este exceso aparente de flota contratada en al--gún caso especulativamente y en otros "fuera ya de temporada" -- (37).

Sucintamente deben citarse entre esos "traspa--sos" de flota privada de armadores extranjeros y nacionales a -- las empresas públicas, los siguientes: 260.000 TRB procedentes de contrataciones de petróleo de 1973 por parte de armadores españoles, 89.000 TRB también procedentes de contrataciones de armadores privados petroleros en 1974, y 399.000 TRB procedentes de cuatro anulaciones de armadores extranjeros del petróleo. Resulta así que de las 748.000 TRB "nacionalizadas", 349.000 son de -- armadores nacionales (46,7%); de las anulaciones totales de pe--troleros procedentes de armadores españoles, 889.000 TRB, las -- empresas públicas se quedaron con el 39,3% (38).

Dentro del comportamiento de las navieras pú--blicas criticadas por los armadores privados se encuentran tam--bién las contrataciones de los últimos setenta que aquellas efec--túan. A tenor de la situación de los tráficos en que se desen--

vuelven, la única empresa cuyas contrataciones pueden ser cuestionadas es la E.N. ELCANO que efectúa contrataciones masivas de bulkarriers en el año 79. Pero precisamente esos buques son los únicos que tienen futuro en el transporte del carbón -entre otros- nada cuestionable. Es más, la política de esta empresa parece orientada precisamente a operar tráficos entre terceros países, extranacionales (39).

Porque cuestionar contrataciones como las de Cía. Trasatlántica, Butano o la misma Transmediterránea es, teniendo en cuenta la situación de cobertura de sus tráficos y la calidad de los servicios prestados, sencillamente demagógico. De esta manera, no puede hablarse de un papel de creadores de exceso de capacidad en las empresas públicas a través de esas contrataciones calificadas de "artificiales" por los armadores.

2.5.- Posición de los armadores ante el problema.

A pesar de reconocer en el año 1976 que "... los astilleros nacionales nos han ofrecido precios competitivos solamente desde el periodo que va desde 1966 a 1972" (40), a lo largo de los años de ese mismo periodo no habrán de cesar las quejas sobre los precios más caros de la construcción naval española. Por ejemplo, en 1969 se plantea que gran parte de sus peticiones y reclamaciones se resolverían con la importación de buques, queja que se mantiene en años posteriores y particularmente en 1970 (41). Siempre existirá la denuncia a calidades inferiores a las del astillero extranjero, "... (habiendo) soporta-

do averías, retrasos de entregas, excesos de peso muerto, con mayor consumo durante toda la vida del barco, etc. ..." (42).

Retrospectivamente, los armadores juzgarán - que "... se ha seguido una política equivocada. Nuestros astilleros no han crecido paralelamente en tamaño y cantidad a la calidad en las líneas de especialización y terminación. Todos conocemos los buques que se han rechazado por armadores extranjeros; los problemas de construcción y acabado que hemos tenido - con los nuestros; pérdidas de timones; rotura de cigueñales por defectos de fundición, rotura de las culatas de los motores por defectuosa construcción de las mismas; exceso de peso en rosca, con el consiguiente aumento de calado para alcanzar el peso muerto original, que trae consigo el exceso de consumo durante toda la vida del buque y reducción en la velocidad; retrasos en las - entregas, etc. Así como la falta de tipos singulares y la necesidad de aceptar los construidos en serie por comodidad de los - astilleros. Precios elevados; plazos muy largos, incumplidos; - postergación ante los especuladores extranjeros ..." (43).

Las manifestaciones versarán siempre sobre la necesidad de autorizar la libre importación de buques, en unos - casos para cubrir la libre importación de buques, en ~~otros~~ ^{en otros} casos para cubrir las diferencias de precios, y en otros por la tardanza en las entregas o la dificultad de provisión de tipos especiales; una libertad de importación relativa a los buques de primera y - segunda mano, a los componentes del buque, a los pertrechos, lubricantes, combustibles ... y, a partir del último cuarto de los setenta, también a los seguros. La gama de manifestaciones - ha llegado incluso hasta la propia defensa de la protección a la

construcción naval con tal de que los astilleros españoles puedan ofrecer precios competitivos y, mientras tanto, autorizar - la libre importación de buques (44).

El tema del ~~defecto~~ de gradas y retraso en los plazos se planteará sobre todo en los años de más fuerte contratación extranjera (1973), pero también desde los años finales de la década del sesenta y primeros del setenta (45). Aunque las - contrataciones son bajas a partir de mediados del setenta, los - armadores reforzarán sus denuncias de los altos precios de construcción española y la grave desventaja en que les coloca frente a la competencia exterior (46).

Tal como se apuntó, ya antes de 1959 se venía reiterando la necesidad de autorizar la importación de buques, - pero será en 1957 cuando se plantee formalmente y con visos de - realidad (luego desmentida) la conveniencia de apoyar una solicitud presentada por MARTIN ARTAJÓ al Gobierno de EISENHOWER de adquisición de "11 ó 12 buques de la flota de reserva yanqui .." (47).

Un claro ejemplo de la actitud de los armadores ante este tema lo encontramos en el contenido de su Ponencia sobre "Problemas Económicos de la Marina Mercante", primera de - las que aparecieron en el Congreso Nacional de la Marina Mercante en Madrid, mayo de 1963 (48), que trataremos de esquematizar en lo siguiente:

- " ... la construcción de buques en España .
no ofrece aliciente alguno para los armadores españoles ... de-

bido al elevado precio de dichas construcciones en los astilleros nacionales ..." (pág. 12), justificando la contratación realizada en esta situación como el resultado del "deseo de supervivencia de las empresas" o de "sentido altruista". En tales condiciones, dirán, procede la vuelta al sistema crediticio anterior a la Orden de 9 de diciembre de 1960 (que había elevado al doble el tipo de interés y reducido a la mitad el plazo de amortización fijado en la Ley de Protección del 56) y además " ... restablecer aquellos otros preceptos que establecía la Ley y que se han visto posteriormente eliminados o reducidos ... como la reducción de Derechos Reales o la exención de aranceles de aduana para la importación de elementos de construcción" (pág. 13), pues no es admisible tampoco el agravio comparativo existente para los armadores nacionales de recibir un buque similar a otro construido en astilleros españoles para la exportación con un precio superior en un 25% aproximadamente. En definitiva, concluirán, " que el precio del buque en astilleros españoles no sea superior a los precios internacionales ..." mediante exención arancelaria a los componentes de necesaria importación, desgravación fiscal de los impuestos indirectos que gravan los materiales de construcción y primas de construcción suficientes para cubrir la diferencia de precios restantes.

- " caso de que no se cumplieran las anteriores condiciones, autorizar la construcción de buques en astilleros extranjeros" (pág. 19).

- "" autorizar la adquisición condicionada de barcos de segunda mano en los mercados internacionales"" (pág. - 20).

En los primeros años setenta (ya en los últimos sesenta) la defensa de la importación irá estrechamente ligada a la denuncia de aumento de monopolización de la construcción naval como consecuencia de las concentraciones y fusiones que se producen al filo de la acción concentrada (49).

3.- OTRAS LIMITACIONES; REMISION A OTROS LUGARES.

Las limitaciones que sufre la Marina Mercante como consecuencia de políticas de protección a otros sectores o factores de producción no se limitan a las estudiadas en relación a su dependencia de la construcción naval, a la posibilidad de - vender, fletar libremente o actuar libremente, sino que, como se advirtió en un principio, tiene manifestaciones también en otros aspectos tales como la imposibilidad de asegurar sus buques a Compañías aseguradoras internacionales, la obligatoria contratación de tripulaciones españolas, etc. .. El problema consiste en que tales aspectos no siempre constituyeron servidumbres sino que, a veces, fueron protecciones (como el factor trabajo, el precio de los combustibles, el sistema fiscal ...); en otros casos, es realmente difícil precisar donde están las limitaciones específicas sobre el sector (puertos). En cualquier caso, a lo largo de los apartados siguientes se tendrá ocasión de discutir particularizadamente estas cuestiones para todos los elementos citados, por -

lo que allí nos remitimos (50).

Nuestro objetivo de esclarecer qué dosis de -
verdad contiene la afirmación de que:

"Se comenta reiteradamente la falta de armadores y tengo que decir que si armador es el que pueda disponer de su flota libremente, comprarla, construirla, manejarla, repararla, venderla cuando y como le parezca, puede que no existan armadores. Pero no porque no existan en potencia, sino porque las circunstancias no se dan en nuestro caso" (51).

hà quedado parcialmente cubierto -resta lo comprendido en la am
plia expresión del "manejo" de la flota- en cuanto a comprar, -
construir, reparar y vender los buques.

Si los resultados no han sido concluyentes pa
ra todo el periodo, sí lo son para la parte más significativa del mismo porque en ella se produce la renovación y aumento de la flo
ta que hoy conocemos; si no pueden generalizarse a todos los tipos de buques que componen la flota, sí pueden para aquellos que forman el grupo de tonelaje más numeroso e, incluso, servirnos -
de referencia aproximada para los buques no especializados que -
forman el núcleo casi exclusivo del restante tonelaje hasta los años setenta.

4.- CONCLUSIONES.

Toda la política girada sobre la Marina Mercante
ha estado y está profundamente mediatizada por el papel que -
pueda desempeñar en la construcción naval. Históricamente, has-

ta los años posteriores al Plan de Estabilización la mediatización producida por la construcción naval será menor en la medida en que ésta apenas tiene mayor importancia que para cubrir - las necesidades del armamento español; pero incluso en esa etapa, la política de apoyo que se presenta a la Marina Mercante - tiene como destino precisamente el ensamblaje entre ambas, la - adquisición de buques, y para ello se adoptarán como instrumentos aquellas medidas que fomenten esta unión; crédito naval y - primas a la construcción. A partir de los sesenta, cuando el - sector constructor empieza a asomar su capacidad estimuladora - del desarrollo económico a través de su efecto multiplicador so bre la actividad industrial en conjunto y del carácter de expor tador neto que puede desempeñar, se adopta una política de apo- yo a este sector, a fuer de que sus efectos puedan ser extrema- damente perjudiciales para el sector mercante, a través de una prohibición "de facto" de cualquier importación de buques mercan te que, aunque es reconocida como imperfecta por el propio titu- lar de Comercio, Sr. ULLASTRES, será asumida como un error lógi- co de tener tantas cosas que cambiar en aquellos momentos; la - promesa de una revisión del sistema devino luego innecesaria, al conseguir unos precios equiparables a los del mercado internacio- nal.

En la adopción de cualquier medida importante para el sector se pretenderá así el objetivo de un mayor creci- miento de la actividad constructora como invariante obsesiva que la crisis de los setenta no hará sino agudizar. Una crisis que, en síntesis, pone al desnudo un fortísimo exceso de capacidad y

la necesidad de ir con cierta celeridad a una reducción y cambio de la oferta en función de las modificaciones importantes que es tá experimentando la demanda mundial, de la específica para nies tros astilleros y del reajuste que se produce desde entonces en la división internacional del trabajo (52). Para paliar ese m- portante bache se adoptarán medidas de estímulo a la demanda de buques para el mercado interior: el llamado "concurso del mi- llón" de toneladas, dotación de crédito naval ... Ni hablar en ese momento de medidas de liberación de las importaciones de bu- ques; pero la perspectiva a medio plazo -y el efecto de la inte- gración en las Comunidades Europeas- no parecen dejar sombra de duda de su necesidad.

La posición de los armadores ante el tema de la liberalización de las importaciones de buques podría resumir-
se en utilizar tal extremo como argumentación de apoyo de cua-
quier medida de protección, y eso es en definitiva lo que tra- a- rán de obtener cuando planteen su demanda -constante desde su -
mismo nacimiento como colectivo asociado- de una "política naval".
Sin embargo, esta posición tiene mucho de demagógica por lo ya - dicho respecto a la existencia de unos precios competitivos para
el mercado interior en un periodo dilatado y para los buques más demandados por los armadores españoles (petroleros y graneleros).
Parece así que se trata de la utilización de un argumento -reel
probablemente en los demás buques- para obtener unas mejoras que,
al fin, habrán de recaer precisamente en los que menos problemas
tienen : transporte de crudos, grano y otros.

Detrás de la política de apoyo a la construc-

ción naval -en sus implicaciones para nuestro estudio- qué duda cabe que se encuentra el hecho de que en él se han concentrado buena parte de los negocios de la gran burguesía financiera e industrial de este país (53), como también el hecho de que en parte se estaba defendiendo a otros sectores industriales ineficientes, englobados en la llamada industria auxiliar que tan protegida se encuentra (54). Tras la socialización de pérdidas que caracteriza la toma de los astilleros en crisis y, en general, la actuación de un sector público (ya desde la mitad de los sesenta) que acomete en primera persona una actividad cuyas características (volumen de inversiones, planteamientos a medio plazo, etc.) la hacen poco atractiva a la inversión privada nacional y, desde luego, tras la crisis de los setenta, los valores a defender pasarán a ser ya el empleo que está en juego, los efectos regionales de la reducción de capacidad, la imposibilidad real de generar empleos alternativos, etc. Eso cuando se defiende algo y no se opta por la vía de la inactividad como forma de arreglar las cosas (55).

No es el mejor momento desde luego de plantearse la liberalización exterior de este sector, pero una sana medida consistirá en no trasladar los problemas de unos sectores a otros; parece así necesario garantizar el acceso a los buques a precio de mercado internacional y más necesario, quizás, que se haga con claridad y una sola vez evitando el rosario de protecciones -en compensación a las desprotecciones- que caracteriza a la situación actual; la vía más usada por nuestros vecinos y la menos negativa parece consistir en subsidiar la producción de -

buques selectiva y disciplinadamente (56).

La dependencia e hipoteca de cuantos sectores han tenido a la construcción naval como input relevante parece - ser norma general. De este modo suele destacarse como una de las primeras razones de la crisis del sector pesquero -a la que se une la extensión generalizada de zona económica a las doscientas millas y el impacto de la crisis energética- el hecho de que "... el desarrollo tecnológico del sector estuvo en un comienzo - impulsado por un consumo alcista (rasgo también, lato senso, de la Marina Mercante) y, de forma predominante, por la subordinación del sector a la construcción naval, lo que ha originado una flota con un corto grado de flexibilidad y, por tanto, cautiva - de caladeros" (57).

La característica general de la política comercial ha consistido, más allá de contadas excepciones, en la prohibición de importaciones de buques mercantes con destino al mercado interior. Con ello se traslada a la Marina Mercante un problema que no es suyo derivado de la protección que se realiza a favor de la construcción naval (habría que decir, más precisamente, de la industria auxiliar de la construcción naval), con implicaciones decisivas en materia de precios de los buques, calidad, flexibilidad en el acceso a diferentes tipos de mercancías y disponibilidades, etc.

Con esa consideración general, deben hacerse algunas precisiones que delimiten más los hechos y en tal sentido cabe decir que esa bondad relativa de los precios internacionales respecto a los interiores no es algo que se haya dado siem

pre o en todos los tipos de buques. Concretamente, no puede hablarse de mejores precios internacionales para algunos tipos de buques de construcción española desde el mismo año 1960 (pasaje) y para los más importantes a partir de la segunda mitad de los sesenta hasta la segunda mitad de los setenta: petroleros y graneleros . Pero, es más, considerando los precios finales (con créditos y valoraciones) de los nuevos buques para armadores españoles no es claro que pueda hablarse de precios superiores para éstos ni siquiera en la primera mitad de los sesenta. A partir de la segunda mitad de los setenta los precios finales del mercado interior vuelven a estar por encima de los internacionales, aunque al igual que en el caso anterior sea extraordinariamente difícil precisar la cuantía por la consideración necesaria que debe hacerse de las condiciones de crédito privilegiadas tanto en el exterior como en el interior (en este último vía peso de las "valoraciones" oficiales).

En cualquier caso debe quedar claro que el perjuicio de la "cautividad" de que hablan los armadores españoles es muy diferente entre unos grupos y otros de buques, descansando la mayor parte de aquél en los grupos especializados y, en general, en cualesquiera que no fueran petroleros ni graneleros que, sin embargo, son los que recibirán contrapartidas de protección a sus fletes. La mayor carestía de los buques en el mercado interior será el motivo más profusamente esgrimido por los armadores para pedir mejoras y por la Administración para concederlas a lo largo del periodo de referencia, y sobre todo tras la Ley de 1956.

La obligatoriedad de reparar los buques en - astilleros españoles, otra de las servidumbres de la flota española no puede considerarse de efectos negativos en realidad más que a partir de la segunda mitad de los años setenta en que se producen importantes aumentos en los costes de esta actividad (al igual que en la de nuevas construcciones).

La nacionalización de buques inicialmente - destinados al mercado exterior y posteriormente asumidos por empresas públicas ni es tan importante en términos absolutos ni - creó problema alguno de exceso de capacidad; abundando, parece extraordinariamente unilateral la forma en que la representación de los armadores elude todo tipo de referencia a otras traslaciones que se efectúan a las empresas públicas de anulaciones de armadores españoles que contrataron irresponsable y especulativa-mente al amparo de unas facilidades crediticias y diversas y - unas perspectivas extraordinarias, en comparación con sus homóni-mos internacionales e incluso con los nacionales de otros sectores navieros.

La política de protección a la construcción naval que se ha examinado representa un corsé para el sector mercante que habrá de renunciar a la adquisición de algunos de sus insumos en condiciones poco o mucho más favorables en el mercado internacional. Su importancia, actual y futura, es creciente - porque creciente es la diferencia entre nuestros precios de construcción y los del mercado internacional, salvo, otra vez, en - algunos tipos de los que sólo una parte -graneleros- tienen cierto futuro. Pero la evaluación de los efectos de la política de

"hipoteca" del sector mercante al naval ha de hacerse cuidadosamente, teniendo en cuenta las precisiones que se han realizado y las consecuencias beneficiosas que haya traído consigo en algunos momentos, como aquellas medidas de apoyo a la demanda interior.

Toda la posición adversa de los armadores sobre "nacionalizaciones" y pedidos del sector público, se asienta en la consideración de que "... el mercado no puede absorber razonablemente esta producción si no es a costa de los que están en él" (58). La más superficial de las observaciones puede -- apreciar, sin embargo, que el mercado ofrece colocación, tanto -- si por mercado entendemos, como la misma representación de los -- armadores, el mercado nacional, en cuyo caso la respuesta pudo -- encontrar estacionales fricciones de exceso de capacidad en granos y crudos de importación y en ningún otro tráfico (e incluso en aquellos habría que pensar en la legitimidad de las preferencias de los armadores privados a una actividad respaldada totalmente por la comunidad a través de reserva, fletes, etc.) como -- si por mercado entendemos, lo que, racionalmente ~~debe~~ considerarse el mercado internacional. Sólo en el marco de la celosa defensa de unos privilegios acotados y en modo alguno en los intereses -- de la sociedad, puede presentarse aquella filosofía, con la insuficiencia de flota de que adolece nuestro país en todos los tráfico no graneleros e incluso en parte de éstos (59) (60)

NOTAS DEL CAPITULO X

- 1.- Véase lo que se dice "infra", cap. XVIII.
- 2.- Cfr. LOZANO, J. "Las exportaciones de buques y el asunto Lettasa", "El País", 19-2-81, pag. 42.
- 3.- Como se vió en la segunda parte del capítulo V.
- 4.- Véase infra cap. XVIII.
- 5.- Cfr. ANAVE, "Marina...79", O.C., pg.6
- 6.- Véase, BLANCO ALVAREZ, A., o.c.; declaraciones de este tipo se encuentran en todas las Asambleas Anuales (Discurso del - Presidente de OFICEMA).
- 7.- Véase lo que se dirá más abajo en este mismo capítulo.
- 8.- Recuérdese lo dicho sobre este tema en el capítulo V
- 9.- Aspecto reiterado en los discursos del Presidente de OFICEMA en sus Asambleas anuales (véase los años 1.962 a 1.975)
- 10.- Cfr. RUSSNER, A. o.c., pg. 15
- 11.- Véase, entre otras cosas, la falta de artículos y editoriales sobre el tema en la revista "Oficema" de esta etapa.
- 12.- Datos contradictorios, ya de entrada sobre el precio de los buques, son los que facilita el I Plan de desarrollo (aproximadamente un 20 % en contra de los astilleros españoles), y el "Jornal de la Marina Mercante", que habla de precios finales competitivos (19-3-1.964).
- 13.- Véase, VEGA SANZ, Rafael y BELTRAN FLORES, Lucas, "Construcción naval", dentro de la obra colectiva "Estudios sobre la unidad económica de Europa", pg. 457 a 533, en especial, 512 y sts (a los efectos que ahora interesan); resulta curioso - considerar el impacto posterior del Plan de Estabilización en el sector constructor st, como afirman los autores, los precios eran competitivos a un tipo de cambio de 52 pts. por cada dólar, cuando el tipo aprobado sería de 60 pts./ dólar!.
- 14.- Cfr. "Fairplay", 16-10-59, pg. 51.
- 15.- Cfr. BLANCO, Aquilino, c.c., pg. 50,51
- 16.- Cfr. ANAVE, "¡Quién fuera polaco!", BIA, 15-12-1.979, pg. 1
- 17.- Véase lo dicho al hablar del "Concurso del Millón de TRE", - en el capítulo IX.
- 18.- Véase EUSSNER, A. o.c.
- 19.- Pueden verse en ANAVE, "Marina...", o.c. en I.S.E., o.c., en tre otros.
- 20.- Véase el "Discurso del Presidente..." en dicha asamblea.
- 21.- Véase, sin ir más lejos, el mismo II PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL, o.c., o lo que se dirá en este mismo capítulo al hablar de la posición de los armadores.
- 22.- Vale la misma referencia del estudio de VEGA y BELTRAN, o.c. pero teniendo muy en cuenta lo manifestado por ellos: depende a qué tipo de cambio.
- 23.- Véase lo dicho en cap. III, al hablar de la formación histórica del sector, lo dicho en el cap. IX, y NAVARRO DAGNIN, Juan, "Importación de buques extranjeros", "Oficema", Agosto, 1.958, pg. 21; recuérdese que los hitos más sobresalientes en este sentido vienen definidos por la posición intermedia (prohibi-

ción de importación relativa) de la Ley del 1909, endurecimiento del D-Ley de 1925, agudización de esta postura en la Ley del 5-4-40, (y texto Refundido de 26-5-43), y relativa distensión (técnica) de la Ley de 1956 (que no cierra taxativamente la puerta).

- 24.- Sobre el asunto de los "Liberty" fueron intensas las presiones realizadas por los armadores, a juzgar por la (profusa) documentación interna que generó.
- 25.- Cfr. BLANCO, A., o.c., pg. 50.
- 26.- Idem
- 27.- Las frases anteriores proceden del Preámbulo del Decreto.
- 28.- Cfr. CHAPA, Jesús, "Situación y perspectivas de la Marina Mercante" Española", IOE, 514, Junio, 1976, pg. 163.
- 29.- Información verbal procedente de navieros del norte.
- 30.- Cfr. CONSTRUNAVES, "La construcción... 1979", o.c. pg. 29
- 31.- Cfr. EUSSNER, A., o.c., pg. 84
- 32.- Cfr. Ibidem, pg. 77
- 33.- Cfr. CAMPOS NORDMAN, Ramiro y otros, "Análisis económico del sector construcción naval español y de sus relaciones estructurales con el transporte marítimo", en R.E.P., n. 71 Sep.-Dic. 1975, pgs. 76 a 78.
- 34.- Cfr. CONSTRUNAVES, "La construcción...1979", o.c. pg. 27; exportación que, como se ve, representa el 40% en TRB y sólo el 30% en ingresos.
- 35.- Cfr. EUSSNER, o.c., pg. 35
- 36.- Véase también lo que se dirá en cap. XIII al hablar de las empresas públicas, y en el cap. XV.
- 37.- Caso de las del "grupo Aznar" (cons. 209 y 245) y LETASA, respectivamente.
- 38.- Cfr. ANAVE, "Marina...77", o.c., pg. 108.
- 39.- Información verbal de la empresa, y véase "infra" cap. XIII al hablar de empresas públicas.
- 40.- AZNAR, E., "Discurso... Asamblea anual...1976, o.c., pg. 7
- 41.- Cfr. CHAPA, R. (Director de OFICEMA) "Nuestra flota cuenta con 3,5 millones de TPM", "Actualidad Económica", n. 567, Enero 1969, pg. 33 sigue hablando de precios interiores superiores en un 10-20% a los internacionales; el mismo II PLAN DE DESARROLLO, si sigue sosteniendo esa diferencia a pesar de la Desgravación fiscal.
- 42.- Cfr. AZNAR, nota 40.
- 43.- Cfr. Ibidem, pg. 14
- 44.- Véase como muestras, los Discursos de las Asambleas anuales de OFICEMA (casi todos consultables en los números de la revista "Oficema" de los meses de primavera-verano), de 1958, 1960, 1962, 1963, 1965 y 1969.
- 45.- Véase los Discursos de las Asambleas anuales de OFICEMA de 1970 y 1971.
- 46.- Véase ANAVE "Marina...(1977,78,79)", o.c.
- 47.- Cfr. OFICEMA, "Sobre importación de buques", Revista "Oficema", Enero, 1957, pg. 4
- 48.- CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, Ponencia I, o.c.
- 49.- Cfr. OFICEMA, "Ante una noticia" (fusión ASTANO-AESA), Rev. "Oficema" Diciembre 1971, donde critican las manifestaciones del

- Ministerio de Industria de que la fusión de los astilleros era buena para la Marina Mercante.
 Véase cada apartado en su correspondiente capítulo de este trabajo.
- 50.-
- 51.- Cfr. "El europeo", 8-5-56, pg. 57
- 52.- En el mismo sentido, EUSSNER, o.c.; CONSTRUNAVES, "La construcción...1979", o.c., la idea general aceptada por todos consiste en que estamos en la etapa en que países "intermedios" como Corea, Brasil, Singapur, etc, pasan a primer plano.
- 53.- Tesis sostenida por TAMAMES, R. "La oligarquía financiera en España", Ed. Planeta, Barcelona 1977 pgs. 188-90; y SANCHEZ, P., o.c.
- 54.- Sobre tan importante extremo, véase el estudio realizado por - ASOCIACION DE INVESTIGACION DE LA CONSTRUCCION NAVAL (ATN), "Estudio de la industria auxiliar naval", seis volúmenes, Madrid, s.f. (¿ 1974-75?).
- 55.- La prensa de 24 de marzo de 1981 se hace eco de que, por fin, se ha decidido una reducción de capacidad en aproximadamente un 30% que significará el desalojo de unos 7.000 empleos.
- 56.- Véase lo dicho en cap. VIII; en cualquier caso, la protección parece haber sido aplicada en todos aquellos casos, con criterios más selectivos que los de nuestro país.
- 57.- Cfr. "El País", 20-10-1979, pg. 42
- 58.- Cfr. SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE; "Acuerdo...", o.c., pg. 4
- 59.- Cfr. además de nota 55, "El País", 26-3-81, pg. 81; Id. 27-3-81, pg. 45; BIA, n. 78, (1-4-81), pgs. 9-10.
- 60.- Además de los citados, son de interés los siguientes artículos: HEVIA GARCIA, Joaquín, "Importación de buques" "Oficema", Junio de 1962, pgs. 37-39, interesante porque ofrece una perspectiva legal sugerente; ANGULO, Carlos (Director de OFICEMA) enfoca su "Los nuevos aranceles y la importación de buques", "Oficema", julio, 1.960, pgs. 15-21, desde el punto de vista de los afectados; ALCAZAR SOSA, F. insiste (sin acreditar nada) en lo superior de los precios del mercado interior. También, BETH, H.L., "Reestructuring of European Industries and shipbuilding: Review of an economist.". Rotterdam, 1.978; PUELLES BENITEZ, José Ma; CASAS BLANCO, Fernando "El desequilibrio del mercado de buques, Consecuencias previsibles en la industria de la construcción naval". XII Sesiones Técnicas sobre Ind. Naval. Barcelona 19-21-11-1.975; MINISTERIO DE INDUSTRIA (D. Gral. de Industrias Navales) "La Construcción Naval y su contribución al desarrollo económico". Madrid, Octubre de 1.961; ICE "La Construcción Naval en España" ICE 518, nov. 76 pag. 131; ICE, REDACCION, "Sector de la construcción naval: un futuro incierto". ICE 505, agos-sep. 75, pag. 175, ICE, REDACCION "La construcción naval en España" ICE 518, nov. 76 pag. 131; CONSTRUNAVES, "Plan de actuación de la Industria de Construcción Naval en 1.978 en el Marco de la Reestructuración del Sector". 4 Noviembre 1.977 (casa); ALARCON SANCHEZ, A. "La construcción naval en 1970". ICE 456-457, agos-sep. 71, pag. 221; LOPEZ BRAVO, Gregorio "La construcción naval ante los próximos diez años". "Oficema" Enero 1961, pag. 43-5;

751

AMANN PUENTE, R. y CASO DE LOS COBOS, José A. "Algunas consideraciones sobre la construcción naval española en la actual crisis". XII Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval Barcelona, 19-21-11-75 (casa).

Cuadro 1

COMPARACIÓN ENTRE EL PRECIO INTERIOR E INTERNACIONALDE BUQUES COMERCIALES: 1.961, 1.965, 1971 y 1976.

Nombre del buque	(10 ³ TPN)	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	VALOR INTERIOR			VALOR INTERNACIONAL	
			VALOR 10 ⁶ pts	V. SUB-SECRETARÍA Pts/TPH	V. ARMA-DO. Pts/TPH	£/TPH	Pts/TPH
Finis Conjuro	(25'7)	1.961	240	9.338	8.152	55	9.240
Luis Perida	(25'7)	1.965	247	9.611	8.413	53	8.904
Magdalena del Mar	(24)	1.971	408'5	17.021	14.858	124	20.981
Soc. Malaga	(30)	1.976	791	26.367	23.520	240	28.992

Notas: el valor para el armador= valor Subsecretaría -prima a la Construcción - Contratación fiscal + gastos de inscripción. Los cifras del valor interior proceden de ANAVE. Las internacionales tomadas de "FAIRPLAY". El buque de referencia de 1.961 era de 24.000 TPN y en los demás años de 25.000 TPN.

Tipo de cambio 1.961 1 £ = 168 pts.
 1.965 1 £ = 168 pts.
 1.971 1 £ = 169'2 pts.
 1.976 1 £ = 120'8 pts.

Elaboración propia.

Cuadro II

BUQUES PETROLEROS. PRECIO PARA LOS ARMADORES ESPAÑOLES
DE ALGUNOS BUQUES PETROLEROS.

BUQUE	AÑO CONSTRUCCION	T.P.M.	V. ARMADOR pts. T.P.M.
Ceuta	1.968	96.987	6.954
Barcelona	1.972	236.000	7.636
Santa Maria	1.975	361.000	8.930
Gibraltar	1.975	236.000	11.016
Aragón	1.976	239.000	10.879
M ^{ra} Alejandra	1.977	236.000	12.161

Fuente: Elaboración propia sobre datos de ANAVE.

19. Explain the difference between a simple and a complex sentence.

[illegible][illegible]

Notes:

erios y muebles utilizados

Reasons:

(2) La desgravación fiscal que corresponda a vehículos de buques extranjeros que se efectúe en artículos empaculados cuyo importe sea superior a 250,000 ptas. será del tipo de 5 por 100 sobre el valor total de la mercancía, en las condiciones que regula la Orden de 18 de junio de 1914.

cuadro IV

EVOLUCION DE LA FLOTA PESQUERA DE CONSTRUCCION

EXTENSION (incluye pesca, tráfico portuario y
mercado)

Años	Construido en extranjero / sobre la flota total			
	Nº	TDE(10 ³)	Nº	TDE
1.920	552	285	64	87
1.930	565	292	68	73
1.935	499	774	52	66
1.940	840	644	95	65
1.941	447	650		
1.942	447	655		
1.943	445	620		
1.944	452	630		
1.945	450	612	42	57
1.946	412	608		
1.947	438	604		
1.948	430	605		
1.949	430	614		
1.950	434	507	31	40
1.951	361	611		
1.952	448	618		
1.953	997	622		
1.954	225	634		
1.955	398	630	26	46
1.956	322	630		
1.957	325	627		
1.958	322	630		
1.959	379	528		
1.960	376	563	21	32
1.970	156	221	5	6

Fuente: "Información propia sobre datos de S. H. I."
Lista Oficial de Buques.

Cuadro V

INCIDENCIA DE LOS COSTES DE REPARACIONES Y MANTENIMIENTO EN
LOS COSTES TOTALES. 1978 (%)

	BUQUE T. GRANO 35,000 TRB	FERROLERO DE T. DE CHUDOS. 200,000 TPA	
		a motor	
Reparación - Conservación	2'8	8'0	6'5
Gastos Operativos.	32'4	29'0	25'0
Gastos Capital	34'3	39'1	42'6
Gastos manutención	4'7	2'9	2'5
Gastos Combustible	24'9	29'0	30'0
Gastos Corretaje	3'6	—	—
	100	100	100

Fuente: ANAVE y e.p.

Fuente: Las simulaciones dicen: "Survey of the Shipbuilding Industry".
La sección de pedidos, comentarios, "La Construcción Naval
en 1978" página 52.



Rc693.190



UNIVERSIDAD COMPLUTENSE



5313570956

Santos Pastor Prieto

41
82

TE
1218

EL TRANSPORTE MARITIMO EN ESPAÑA : CRECIMIENTO, CRISIS
Y POLITICA ECONOMICA. BASES PARA UNA ORDENACION ECONOMICA
DEL SECTOR

TOMO II



Departamento de disciplinas Económicas y Financieras
Facultad de Derecho
Universidad Complutense de Madrid
1982

© Santos Pastor Prieto
Edita e imprime la Editorial de la Universidad
Complutense de Madrid. Servicio de Reprografía
Noviciado, 3 Madrid-8
Madrid, 1981
Xerox 9200 XB 430
Depósito Legal: M-36704-1981

CAPITULO XI. EL ACCESO A LA PROPIEDAD DE LA FLOTA: PRIMAS, DESGRA-
VACION Y CREDITO NAVAL.

1.- INTRODUCCION, RASGOS GENERALES

Examinamos a continuación el conjunto de instrumentos que la Administración puso en funcionamiento destinados a fi nanciar la adquisición del buque. En unos casos se tratará de medidas de subsidio directo (Primas a la Construcción o Desgravación -- Fiscal) consignadas Presupuestariamente; en otro se tratará de medi das de carácter mixto (subsidiador y con contrapartida) consisten - tes en proporcionar unos fondos de difícil o imposible acceso en el mercado financiero ordinario, en condiciones más ventajosas (componente subsidio indirecto) que las ordinarias.

La justificación de las medidas es distinta: el Crédito Naval lo está en la necesidad de dotar a las empresas de fon dos para renovar la flota porque las características del sector así lo exigen como acredita su generalizada práctica en los países tradi cionalmente marítimos (1); las Primas a la Construcción estarán jus tificadas inicialmente en los aranceles que sufren las importaciones de materiales para construcción de buques y después de la diferencia de coste entre el mercado interior y el internacional de construcción - naval; la Desgravación Fiscal encontrará justificación en el principio de evitar la doble imposición, poco claro en este sector al estar los buques exentos tradicionalmente de gravámenes a la importación. El - objetivo a conseguir en todos los casos será el de unos precios finales más bajos para el mercado interior, compesar los ma- --

yores precios que los armadores nacionales han de sufrir, fruto de la prohibición real de importar buques.

El objetivo a conseguir por el Crédito Naval no era sólo paliar la desventaja de precios de los buques para el mercado interior, sino conseguir que los armadores tuviesen fondos en condiciones que les permitiesen ordenar nuevas construcciones; se trata, por tanto, de un objetivo más amplio que el de las Primas y Desgravaciones; del mismo modo, su trascendencia habrá de ser también mayor por el volumen de recursos que moviliza.

Así las cosas, el tema a considerar es el de si efectivamente estas medidas fueron suficientes para conseguir unos precios competitivos de los buques. Los armadores dirán que no, -- los astilleros combinarán en sus repuestas el sí y la considera -- ción de que ellos son víctimas, a su vez, de la protección que recibe la industria auxiliar prohibiendo cierto número de importaciones.

La situación comparativa de los precios de los buques ya ha sido examinada anteriormente donde, de paso, se hizo referencia a las Primas a la Construcción, Desgravación Fiscal y - Crédito Naval para concluir estimando como primera impresión que -- la ventaja de precios de los buques destinados al mercado interior no era tan elevada como los armadores decían ni --ellos mismos lo habían reconocido-- se había producido en todos los momentos.

La presentación de los tres instrumentos de fi nanciación ha sido conjunta en largos períodos y se producía al regular las condiciones de concesión del Crédito Naval. El Problema que plantea este tipo de instrumentos es el de su valoración, -- no sólo por el lado de los resultados sino por la asignación de --

recursos que representa -unos recursos escasos- a favor de este - tipo de actividades (y, por lo mismo, "en contra" de otras). La - forma de valorar esos resultados consiste en examinar la evolu - ción de las construcciones que estos mecanismos incentiva. Porque no se olvide que el beneficiario de las medidas es primordialmen - te la construcción naval y de forma indirecta la Marina Mercante.

Junto a los mecanismos o instrumentos que estu - diamos, existe el de la valoración de las construcciones que efec - túa la Subsecretaría de la Marina Mercante y que es común denomi - nador a los tres. Parece que en diversos períodos era práctica co - tidiana sobrevalorar las construcciones ocasionando ventajas para los armadores (tanto en subsidio como en disposición de crédito) sin contrapartida, pues el precio que por el buque ha de pagar un armador al astillero es independiente de aquella valoración y se - rá pactado entre ambos. Su examen ofrece todo tipo de dificultades dado el secreto de este tipo de actuaciones y su evidente ilegali - dad, pero su existencia es un "secreto a voces" en el sector. (2)

A partir de 1967 las ayudas a la adquisición -- del buque por parte del Estado (subvención y crédito) podían lle - gar a cubrir el 100% del valor de la construcción sin necesidad - de hacer uso de lo expresado en el párrafo anterior sobre valora - ciones, como se desprende del cuadro I. Esto da una idea de la im - portancia de los temas que abordamos.

Las medidas e instrumentos arbitrados por el Es - tado que inciden favorablemente en la financiación de la adquisi - ción del buque no se limitan a las tres aquí citadas; existen -- otras que directa o indirectamente afectan al mismo objeto -exen-

ciones fiscales en las escrituras de compraventa de los buques, - etc.-, pero su importancia es indudablemente menor y serán examinadas al filo de alguno de los tres apartados principales (3).

2.- LAS PRIMAS A LA CONSTRUCCION NAVAL

Aún cuando de su existencia hay conocimiento ya en el siglo pasado, son establecidas formalmente por la Ley de Co municaciones Marítimas de 1909 como compensación por el pago de - aranceles que habrían de realizar los constructores navales por al gunas importaciones; sufren después una serie de modificaciones - que harán que el texto legal a que hayamos de referirnos con el - nacimiento del nuevo orden político en 1939 sea el Decreto Ley de 21 de Agosto de 1925 donde subsisten con ese carácter, que habrán de mantener hasta la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante de 1956. En este texto legal desaparece aquella origina- ria justificación como razón de su existencia para diluirse en el campo más amplio de intentar compensar "las diferencias de cos - tes entre la construcción naval española y extranjera". Tras ex- perimentar alguna modificación en su cuantía con motivo del cam - bio de política económica española en 1959, estabiliza sus valores en la década de los sesenta, con los Planes de Desarrollo, hasta - 1976. A lo largo de este período la Administración ha intentado - hacer un uso adicional de éllas en el marco de la política de cré dito naval.

Aunque no se trata de una medida de apoyo direc- to a la Marina Mercante, tiene trascendencia para élla -una tras-

cendencia especial dada la cautividad del mercado de buques- abaratando el precio de los buques al mejorar la posición de oferta de los astilleros, razón por la que le dedicamos cierta atención.

En el D.L. de 1925 se mantenía la exención de aranceles que correspondería pagar por reparaciones de barcos españoles realizadas en el extranjero debidas a razones de fuerza mayor (art. 13). Acto seguido hablaba de la obligación de pagar tales derechos arancelarios por parte de los constructores en los demás casos, por lo que recibirían unas Primas a la Construcción que fueron modificadas por Decreto 29.3.35

; tales Primas eran sólo para buques mayores de 100 T.R.B., exigían una serie de reconocimientos previos por parte de la Subsecretaría de la Marina Civil, se fijaban como una cantidad en ptas. por cada tonelada -mejorándose en los casos en que se perfeccionase su velocidad- e implicaba la no enajenación ni exportación salvo autorización expresa, en el plazo de dos años. La cantidad máxima a satisfacer sería de ocho millones de pts. que, en caso de ser inferior a las solicitudes o devengos, habrían de distribuirse a prorrateo. Eran revisables cada dos años (a partir de la última modificación que había sido en 11.2.24) y tendrían en cuenta la evolución de los aranceles.

El Decreto de 6.X.38, dictado en plena guerra civil, dispone la exención del pago de aranceles a la importación del material que haya de ser empleado para la construcción de buques posteriormente exportados; interesado el Gobierno en "mantener esta corriente de exportación y de expansión dentro de los límites que el mismo señala ... (teniendo en cuenta que) en ocasio-

nes anteriores (ya) se había concedido la importación temporal li
bre de derechos de aduanas ..., ante reiteradas peticiones ..."
(preámbulo). Pues bien, alternativamente, cuando el Gobierno con-
sidere conveniente la construcción total o parcial de esos mate-
riales en España, podrá sustituir o complementar tales exenciones
con Primas a la Construcción que serán como máximo las que se --
aplican para construcciones españolas (4).

La Ley de 5.5.41 por la que se prorroga el De-
creto Ley de 1925 (5) (Reglamento de seis de septiembre del mismo
año) evidencia la preferente preocupación del Gobierno por la --
Construcción Naval ya entonces. Tras expresar que al Decreto Ley
citado se deben "los pocos buques modernos que integran nuestra
Marina Mercante" y que las Primas de entonces son insuficientes
para compensar a los constructores de la carestía de los materia-
les empleados, espera que "la regularidad de los pedidos" permi-
ta compensar la mayor parte de esa subida y resolver la situación
con un aumento del 20% en promedio, mejorando a los fruteros y -
mixtos, de los que más necesitada andaba la economía. Se suprime el
derecho al disfrute de beneficios cuando el equipo propulsor no
es nacional y prima, si lo fuere, con el 15% de su valor (que se
esperaba iría bajando, (6). "Con la cantidad que se señala --
ahora para estas atenciones en un plazo de doce años se asegura
la construcción en dicho tiempo de unas setecientas mil tonela-
das de carga, de máxima eficiencia, suficiente no sólo para no
retroceder en el transporte por mar, sino también para hacer ma-
yor el rendimiento de tan poderoso instrumento económico e impor-
tante fuente de riqueza" (7).

Las Primas se revisarían cada tres años, el im porte presupuestario será de 25 millones anuales, pero si el de-- vengo es mayor, se paga con cargo al siguiente o se aumenta el -- del año; las exportaciones gozarán también de ellas. El art. 9 - disponía que si la iniciativa privada no adoptaba las medidas oportunas para la modernización y reconstrucción de la flota de acuer-- do con nuestras posibilidades de astillero, el Ministerio de In-- dustria y Comercio formulará una propuesta de "limitación en el reparto de beneficios de las Compañías navieras ...".

El Reglamento de aquella Ley (llamado "Para aplicar las Leyes de Protección a la Construcción Naval"), de -- 24.7.42, es toda una obra maestra de desarrollo y exahustividad. El Decreto de 26.5.43 refunde las leyes de protección a la cons-- trucción naval, es casi la síntesis del Decreto Ley de 1925 y de la Ley de 1941.

Con la Ley de Protección y Renovación de la -- Flota, de 12 de Mayo de 1956, se produce una variación de interés - en la materia. La vieja idea de que las Primas respondieran al pa-- go de aranceles en su repercusión sobre los costes de construcción se mantiene, pero en una versión más amplia, esto es: "estarán des-- tinadas a compensar las diferencias de coste en relación con el - mercado exterior de construcción naval" (art. 16). Su cuantía -- consiste en un porcentaje respecto al valor estimado para cada bu-- que a determinar anualmente. En lo que al primer año se refiere, tal valor era del 9% que se reducía en un tercio (al seis por cien-- to) si el equipo de propulsión no era de fabricación nacional, re-- cogiendo la aspiración incorporada a la citada Ley de 1941 y que obtuvo buenos resultados (8). Existía posibilidad de revisión de

las primas si el coste de la construcción aumentaba -autorizada-mente, claro está-, y quedaban fuera del derecho al percibo los - buques de menos de 100 TRB y los diques flotantes de menos de -- 650 toneladas de fuerza ascensional; por último, los buques de pa- saje para líneas subvencionadas disfrutarían de una prima a la -- construcción para cuya determinación se tendrían en cuenta no só- lo aspectos comerciales sino otros: "prestigio político" y "exi- gencias de carácter militar" (art. 17) que recoge una práctica - con orígenes en el comienzo del siglo y que había sido registrada en las llamadas leyes de protección a la construcción naval de -- 1943 (art. 11 del texto refundido).

Conviene reseñar que el Reglamento de estas -- primas a la construcción se aprobó por Decreto de 29.1.59, conce- bido como uno de los capítulos de lo que en su día sería el Regla- mento para la aplicación de la Ley de Protección del 56. La Orden de 21 de Octubre de 1963 atribuye a la Dirección General de Buques la concesión de las primas; la Orden 6.11.63 delega en el Direc- tor General de Buques las facultades que Comercio tenía en materia de fijación del valor de los buques a construir y en materia de - revisiones de estos valores por incrementos de costes.

Si la Orden de 10 de Enero de 1958 mantuvo el valor de la Prima a la Construcción en el mismo que había fijado la Ley de Protección de 1956 (9 y 6 por ciento en función de si - el equipo propulsor era nacional), el impacto de la coyuntura y de los efectos del Plan de Estabilización se dejaría sentir en -- 1960, cuando por Orden de 23 de Mayo (B.O.E. del 14 de Junio) se establecen las siguientes condiciones: los porcentajes serán el 6

y 4 por ciento del valor de la construcción (en función del carácter nacional o no del equipo propulsor), afectará a las construcciones que se autoricen tras la aparición de la disposición y subsisten los porcentajes de la Ley del 56 para las construcciones autorizadas al amparo de dicha Ley antes de la publicación de la nueva Orden.

La situación cambiará con la aprobación del -- Primer Plan de Desarrollo (9) en que vuelve a elevarse los porcentajes al 9% y 6%; tal modificación se realiza y aplica, sin embargo, ANTES por Orden Comunicada, obedeciendo al "... deseo de que no se evidencie el proteccionismo que supone esta prima, con vistas a la eventual y posible incorporación a las estructuras económicas europeas" (10). Los nuevos porcentajes se mantendrán a lo largo de todos los Planes de Desarrollo a pesar de los intentos de los navieros, a través de su Representación Sindical, por elevarlas al 15%, porque "los índices de costo del INE han subido mucho, porque, a pesar de la Desgravación Fiscal recientemente -- concedida ..., el coste de la construcción de buques para armadores nacionales no es igual al precio internacional" (11); en el mismo sentido, la reivindicación de los armadores llega a plantear que no se reduzca al 6% en los casos de equipo propulsor extranjero "sabiendo que la Industria constructora española goza actualmente de una fuerte protección arancelaria (12).

En 1976, con el Decreto de 21.5.76, el popularmente llamado "concurso del millón de toneladas", se redujeron las Primas al 5,5% con posibilidad de su modificación al incrementarse los costes de los buques para construcciones acogidas

al programa de construcciones de aquella norma.

La Orden de 11 de diciembre de 1978 fija como valor de las primas a la construcción para 1978 en el 5,5%, reducibles en un tercio si el equipo propulsor no es nacional, sin posibilidad de modificación por revisiones de precios y, como siempre, disfrutando de ella solamente los buques de más de 100 TRB; los de exportación disfrutarán de primas incluso cuando el tonelaje sea menor (art. 1.b). La base sobre la que se aplican no podrá modificarse por incremento de precios de los buques en el período de construcción.

En la fijación de las primas correspondientes a 1979 por Orden de 12 de Septiembre del mismo año (B.O.E. del 20) aparecen dos modificaciones importantes; la primera, se refiere a que las Primas se conceden sobre el valor del buque y sus elementos de manera que pueden incluir contenedores y remolques (art.4); la segunda, consiste en el establecimiento de una prima adicional para las construcciones de menos de 12.000 TRB destinadas a tráfico exterior por valor del 9,5% en los casos de buques de pasaje, cargueros de línea rápidos, portacontenedores celulares, roll on-roll off, carcarriers (transportes de coches), para transporte de barcasas, y de gas natural licuado; será del 7% para los destinados a transporte de gases licuados del petróleo, de productos químicos y restantes buques de carga seca -excepto los cementeros-, unidades flotantes para apoyo a las exploraciones y explotaciones petrolíferas y unidades de apoyo a las mismas (art. 7). Las Primas de 1980, más madrugadoras que las de años anteriores -Orden de 21 de Enero de 1980, B.O.E. del 30-, reproducen estas modifica

ciones del año anterior (art. 3 y 6).

Los problemas que en torno a esta prima adicional se han presentado a lo largo de su corta vida parecen cifrarse en la falta de normas claras e incluso de seguridad en su percibo -en las Órdenes se habla de que se "podrá conceder"-, que reducen su completo efecto beneficioso sobre la contratación, y a ello ha de unirse el grave retraso en su aprobación administrativa (13)

Las Primas a la Construcción han sido utilizadas por el Gobierno, a lo largo de la segunda mitad de los sesenta y primera de los setenta, como instrumento de su política marítima; se podrían en funcionamiento junto al Crédito Naval y la Desgravación Fiscal, como plasmación de una política de apoyo a través de la financiación. Si su importancia no puede asemejarse a la del Crédito Naval, sí resulta -como instrumento de política económica- haber sido más selectivo que la Desgravación Fiscal, -pues si ésta se concedía allí indiscriminadamente, al 100% de su valor a la práctica totalidad de las construcciones, aquella era "graduada" en alguna medida para conseguir los resultados deseados (14). Tal "graduación" desaparece de las disposiciones que aprueban el Crédito Naval a partir de la Orden de 30 de junio de 1976.

La valoración, por tanto, de las Primas a la Construcción habrá de relacionarse con la del Crédito Naval y Desgravación Fiscal; sin perjuicio de un ulterior análisis, puede ya reseñarse que su tratamiento ha estado extraordinariamente viciado en un tema de relativa dificultad de conocimiento (por lo menos, los datos no son suficientemente claros) como el precio de --

los buques. En efecto, ésta ha sido la razón más amplia y reiteradamente esgrimida en las ocasiones (no muchas, por cierto) en que se ha colocado sobre el tapete de la discusión el valor de las Primas a la Construcción; el resultado a que se llegó al estimar el grado de verdad contenido en las quejas de los armadores sobre los precios de la construcción española, nos ayuda a responder en buena medida sobre la justificación o no de este sistema de ayuda (15). Por lo demás, todo lo que puede decirse, es eso: que constituye una de las vías importantes de apoyo indirecto al sector (muy directo al de la construcción naval).

En los cuadros II y III se recoge una visión sintética de condiciones y valor de las primas a la construcción en diversos momentos aquí estudiadas; su carácter creciente es tan ostentoso como graves los retrasos producidos en los pagos de los años recientes, que aparecen en el cuadro IV.

3.- LA DESGRAVACION FISCAL Y EL MERCADO INTERIOR DE BUQUES.

La finalidad a que responde este beneficio es evitar la doble imposición que de otra manera sufriría un bien -- exportado al estar gravado -- en la imposición indirecta -- en el país de origen y en el de destino. La peculiaridad del mercado internacional de buques consiste, en este sentido, en que la mayoría de los países disponen la exención de la imposición que les correspondería a la hora de importarlos (el equivalente a nuestro Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores) (16). Esto, y la extensión que de la misma se hace a la producción y venta de bu--

ques para el mercado interior, la convierte en una medida de simple fomento de la construcción naval, con incidencia para la Marina Mercante, toda vez que repercute mejorando la posición de oferta de los astilleros del país permitiéndoles ofertar a unos precios más baratos.

Establecida en 1959 (17) para las exportaciones, el Decreto-Ley 8/1966 de 3 de Octubre (artículo 22) asimiló la "construcción venta, transmisión o entrega de buques con destino a armadores nacionales a (los casos en que se hacía esto mismo para) los extranjeros"; el objetivo de la medida consistía -- como en los demás casos- en equiparar las condiciones en que adquirirían estos buques los armadores nacionales a las de los extranjeros, con los que, teóricamente al menos, habrían de competir. - El beneficio afecta a la construcción y, en su caso, "primera -- transmisión o entrega de buques realizada por los astilleros nacionales para empresas españolas con destino a sus respectivas -- flotas". Quedan excluidas las partidas 89.02 (remolcadores), -- 89.03 (barcos para los que la navegación es función accesoria), - 89.04 (barcos destinados al desguace) y 89.05 (artefactos flotantes diversos) (18). Los buques que hayan gozado de desgravación fiscal, no tendrán derecho a nueva devolución de impuestos si se destinan posteriormente a la exportación. La base sobre la que -- se efectúa es el valor que la Subsecretaría de la Marina Mercante fije para el buque, y el tipo desgravatorio será el mismo que se aplique en la desgravación a la exportación: 12% (19).

El enfoque fundamental de los armadores (20) y la Administración (21) ante el tema de la Desgravación Fiscal

reside en considerar que de no aplicarse a las compras para el -- mercado interior, además de no acortar las diferencias de precios entre la construcción naval española e internacional, discriminará a aquella al ofrecer los astilleros buques que han de competir con los internacionales a precios más caros.

Una posición distanciada de aquel enfoque debe atribuirse al que fuera Ministro de Comercio, Sr. Ullastres, quien situaba la Desgravación Fiscal y la política de ofrecer precios -- más ventajosos a la exportación entre las prácticas comunes en -- los negocios de todos los países, matizando las quejas que en este sentido pudiesen plantear los armadores (22).

La Administración intentó utilizar la Desgravación Fiscal como instrumento de su política marítima entre 1968 y 1976, al lado de las Primas a la Construcción y el Crédito Naval, al disponer sobre las condiciones de este último, pero, como ya se advirtió, los deseos eran más teóricos que reales. En efecto, la totalidad de los buques que podían percibir este beneficio lo hacían por el 100% de su importe de manera que no se vió por -- ninguna parte el posible efecto a causar por una reducción de las mismas. Más bien parecía haberse tratado de presentar la Desgravación Fiscal como un apoyo más a la hora de recibir las ayudas financieras de la Administración(23).

La actitud de los armadores ante el tema de la Desgravación Fiscal ha pasado de la buena acogida que se le dispensó en su aparición, con pegas a su importe del 12%, hasta una nueva operación encaminada a su incremento en 1980, pasando por -- la petición de que su aplicación se extendiese también a las repa

raiones (24).

Los embarques de provisiones y pertrechos nacionales efectuados por buques también nacionales, despachados para el extranjero, disfrutaban también de desgravación fiscal (O.O. - de 15.7.1975 y 9.2.1976 y art. 2.2.10 de Circular de Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales de 15.2.1979, B.O.E. del 6 de Marzo).

4.- LOS PROBLEMAS DE FINANCIACION Y EL CREDITO NAVAL

4.1.- Introducción

Se pretende en el presente apartado analizar - el papel desempeñado por el Crédito Naval en la evolución del sector. Para ello se ha estructurado en tres grandes subapartados relativos a los períodos comprendidos entre 1939 y 1956, 1957-67 y 1967-1979, que poseen la homogeneidad y características diferenciadoras suficientes para su desglose en datos como los siguientes: aparición de la Ley del Crédito Naval en 1939, Ley de 1956 - sobre Protección y Renovación de la Flota Mercante y Orden de 20 de octubre de 1966 por el que se abre el sistema de financiación a la participación de la Banca privada. Cabría efectuar un desglose del último período encaminado a destacar las características - diferenciadoras de la financiación naval a partir de la crisis, pero, aún cuando existen buen número de rasgos que singularizan la situación entonces, no se ha considerado aconsejable dado que no hay formalmente una variación del sistema.

La evolución general del Crédito Naval registra las siguientes etapas:

- estancamiento hasta los años cincuenta, fruto fundamentalmente de las condiciones del momento: lamentable es tado de los astilleros, escasa capacidad financiera de las empresas, carencia de perspectivas favorables sobre el crecimiento del tráfico, etc.

- relativa mejora producida en la primera mitad de los cincuenta como consecuencia a su vez de mejoras en las expectativas de los armadores, mayor capacidad de los astilleros como consecuencia de ciertas mejoras en los aprovisionamientos de materias primas y cierta mayor disponibilidad de crédito oficial.

- fuerte crecimiento como consecuencia del -- Plan de Renovación de la flota aprobada en la Ley de Protección -- de 1956 que comprenderá a todo el período 1956 a 1966, con baches en los años 1960 (Plan Estabilización) y 1966 (cambio del sistema) y fuertes crecimientos de los años 57-59 (efecto del Plan y de la coyuntura internacional, cierre de Suez) y 1962-65 (efecto del -- Plan, del mejoramiento en las condiciones de los créditos y del crecimiento del tráfico).

- la etapa de más fuerte crecimiento del Crédi to Naval se produce con motivo de la aplicación del nuevo sistema entre los años 1967 y 1974/75 fecha ésta última que marca ya la entrada en la crisis de los setenta para el sector; es la etapa -

en que se introduce la Banca Privada tan drásticamente como desaparecerá entre 1974 y 1976.

- por último, una etapa que podría calificarse de crecimiento "artificial" derivado de las medidas de política económica sectorial encaminadas a incentivar la demanda interior de construcción naval ante la grave crisis de actividad de los astilleros; el rasgo distintivo de este período es la vuelta a la financiación externa, vía Banco de Crédito a la Construcción, que lo hará prácticamente en solitario desde 1975.

Lo peculiar del Crédito Naval oficial es que - su carácter privilegiado se da en una doble vertiente, la de las condiciones de sus préstamos (cuantía, interés, plazos, garantías ...) y las ventajas conexas que le confiere al ser concedido por la Banca Oficial (ventajas fiscales, de garantías y otras ...), - lo que explica el proceder de los armadores al reivindicar la presencia del BCC en los años en que ésta era pequeña o casi inexistente (1968 a 1970). Su carácter de apoyo, subvencionador, es ratificado constantemente por los propios armadores y Administración.

El Crédito Naval, como podrá apreciarse más -- adelante, constituye el instrumento más poderoso de que dispuso y dispone la Administración para intervenir en el sector; esto no es un rasgo exclusivo de nuestro país sino que se produce en la mayoría en que posee cierta incidencia la actividad marítima; de hecho, la crisis marítima de los setenta ha desatado una cadena de medidas de protección por parte de los países occidentales (y en algún

caso, orientales) utilizando como arma, una vez más, el Crédito - Naval. Es más, en la competencia internacional entre países "instalados" y "nuevos" (aquellos generalmente desarrollados, y éstos en desarrollo), los primeros utilizan frente a los segundos sus mejores condiciones de financiación (25). Pero la capacidad - de este instrumento no se limita a sus efectos en el nivel de la demanda (interior o exterior) de buques sino que también puede - desempeñar un papel excepcional en la ordenación de ésta y del - proceso de ajuste de capacidad en los astilleros. Nuestro Crédito - Naval ha tenido esas "intenciones", si bien, como veremos, sus resultados han sido bien escasos en esta línea pudiendo apuntarse solamente algún logro en la mejora de la estructura empresarial del sector.

Por último, de la importancia del tema que se aborda da una idea el hecho de que el buque es, por lo general, el componente más importante de toda la estructura de costes de la empresa naviera. Por eso sus efectos han de ser puestos en relación con los de los demás instrumentos afines (Primas a la -- Construcción y Desgravación Fiscal, entre otras) que inciden sobre el coste.

De este modo, por ejemplo, se comprenderá con más claridad el efecto que puede tener sobre el sector una Política Económica que, a la altura de 1967 (y a partir de entonces), interviene:

- Subsidiando directamente el 9% del valor - de la construcción en concepto de prima a la construcción.

- con el mismo carácter, el 12% en concepto -

de desgravación fiscal (deducida la prima, queda convertida al -- 10,92% del valor de la construcción)

- que financia el circulante de los astilleros en Acción Concertada con créditos de hasta el 20% del valor de -- las construcciones (calculado sobre entregas de ejercicios ante-- riores), deducidas la Prima a la Construcción y la Desgravación -- Fiscal (lo que equivale al 16,02% del valor de la construcción).

- que concede créditos por (en general) el 80% del valor de la construcción, deducidos los subsidios anteriores - (lo que equivale al 64,06% del valor de la construcción).

Como se vé, la incidencia de la labor crediti- cia y de subsidio de la Administración cubre el valor total de la construcción contratada (100% que se obtiene sumando los porcenta- jes anteriores). Pero es que, además, la Administración dispone - de un instrumento adicional del que no siempre se ha hablado bien (26 que consiste en que el "valor de la construcción" a que veni- mos haciendo referencia no es el real sino aquel que fija la Sub- secretaria de la Marina Mercante; de este modo, una sobrevalora- ción da lugar a una ayuda adicional a la que resultase de la apli- cación mecánica del sistema de ayudas y de créditos apuntado.

La afirmación de que los navieros ""... dispo- nen (aproximadamente) de un 30% de recursos propios para atender sus necesidades de inversión mientras que la media para el resto de la industria española se estima en torno al 53%"" (26), es real- mente optimista para el caso español; más real resulta el 20%, e

incluso ésta tiene, como quedó dicho, en su contra muchas pegas - (27). Esta característica es hija de la voluminosa inversión que representa el buque -que obliga al establecimiento de unos circuitos especiales de crédito en la mayoría de los países con indus-tria constructora naval-, y de las específicas connotaciones del caso español, cuyas empresas suelen poseer como nota diferencial la excesiva apelación a la financiación externa. Pero al margen de esta última consideración, parece razonable entender que los -problemas presentados en la financiación con Crédito Naval resultan de la opción de política económica de obligar a los armadores a comprar sus buques a los astilleros nacionales asegurando a éstos una parte importante de su demanda.

El cuadro V sintetiza la evolución de las condiciones crediticias en una serie de momentos de especial importancia y prolongada (sin o con ligeras variaciones) duración.

4.2.- Período 1939-1956

4.2.1.- La descripción del sistema.

El elemento decisivo para comprender esta y sucesivas etapas de la financiación del sector es la Ley de 2 de Junio de 1939 por la que se establece el Crédito Naval; en torno a ella y a sus desarrollos girará esta parte. Pero para atender el papel desempeñado por el sistema de financiación que se establece en esta etapa es necesario no perder de vista la situación del momento: una flota muy escasa (a la escasez habitual se añade la de-

rivada de las destrucciones de la guerra) y muy vieja; esta situación y las limitaciones de la construcción naval harán que se alargue todavía más la vida de unos barcos que, de otro modo, habrían sido desguazados de inmediato al acabar la guerra (en cuanto fuera posible). Por tanto la finalidad que perseguirá la política crediticia será la de financiar unos fondos en cuantía adecuada y en condiciones ventajosas que estimulen a los armadores a contratar barcos para renovación.

- El contenido de la Ley:

Por el momento en que aparece -ayuno de normas de la nueva legalidad-, la Ley del Crédito Naval (en adelante LCN) no se limita a abordar su exclusiva temática de financiación de la construcción naval sino que entra en otras parcelas; en unas, refiriéndolas para delimitar el alcance del Crédito Naval ("los -- préstamos... no excluyen los beneficios de... las Primas a la -- Construcción y a la Navegación... y que serán revisadas y modificadas con arreglo a las necesidades del momento actual" Art. 1º) aprovecha para disponer sobre ellas, siquiera sea con carácter genérico; en otros casos se dispone que "se regularán debidamente los privilegios que corresponde otorgar a la Flota Nacional..." en materias de tráficos, puertos, asistencia y salvamento (art.9). Ello no obstante, el contenido fundamental se refiere al Crédito Naval, siendo marginales las referencias que se hacen a esos otros temas.

¿Qué coordenadas y marco de referencia son los

utilizados por la Ley? las primeras, son las de flota y tráfico: - una flota en decrecimiento: "en comparación con la flota mercante mundial, la nuestra, en lo que va de siglo, ha perdido prácticamente el 50% de su valor relativo..." (28) y un tráfico que -- "... ha de evitar o reducir la exportación invisible de los fletes y... competir en el mercado internacional..." (29). Pero el marco de referencia, el contexto, es más amplio. Sin entrar en un desarrollo exhaustivo del tema y tomando como base únicamente el Preámbulo de la norma apuntamos:

- la idea genérica, que se repetirá en innumerables disposiciones a lo largo de los años, de que para nuestro país tiene "una importancia indudable... el desarrollo de su Marina Mercante...". A los efectos de la presente Ley parece que la importancia radica en las consideraciones de tráfico que acabamos de apuntar y en el carácter "auxiliar de nuestra Marina de Guerra" que en casi todo el período se le atribuye al sector. A ello ha de unirse un componente coyuntural que remarcaba la importancia del sector en la grave reducción experimentada en la flota a consecuencia de la Guerra Civil y la paralización de la construcción naval "dedicada a atenciones de guerra". La consideración de su importancia acarrea asumir que "entre los planes de Reconstrucción Nacional ocupe lugar preeminente el de nuestra Flota Mercante y Pesquera".

- un marco ideologista que da lugar a una utilización de la Marina Mercante en las grandes declaraciones de la época (algunas con carácter de Ley Fundamental). Así, el principio

de que España "volverá a buscar su gloria y riqueza por las rutas del mar" (30); así también las ideas que recoge el Preámbulo: "Nuestra flota Mercante ha de volver a pasear el prestigio de la nueva España por América y Extremo Oriente, donde nuestros hermanos de raza han de ver en ese exponente de nuestra cultura un pedazo de su Madre Patria".

- La idea de protección que se deriva de un modo evidente de la parte dispositiva a que luego nos referimos, pero que también se aprecia en ^{la} introducción. Ya se comentó que a -- partir de la consideración de la importancia que, a juicio del -- nuevo Régimen, merecía la Marina Mercante implicaba una cierta -- prioridad en los programas de Reconstrucción. La idea protectora no tiene nada de extraño si se piensa que tras los conflictos bélicos una de las primeras tareas que se acometen es la reconstrucción de los sistemas de transporte, y teniendo en cuenta la dependencia existente entonces de este modo de transporte (31), resulta comprensible la prioridad a que se refiere la Ley. Pero la reconstrucción, aunque forma parte de los ejes cardinales del crédito naval en su nacimiento, no es el objetivo propio de la Ley dado -- que aquel tiene su cauce a través de la Ley de 16.3.39 por la que se crea el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional -- (ICRN), que es compatible con el sistema de crédito naval que se arbitra en esta Ley de Junio, por mandato de la misma. En esa brumosa filosofía de Reconstrucción se intenta "facilitar los medios y auxilios" que habían sido "aspiración constante de nuestra Marina Mercante", y constituyen "modalidades protectoras... de em

pleo y uso corriente en los países marítimos".

De la parte dispositiva debe entresacarse, como relevante a nuestros efectos, que la modalidad de crédito que constituye el Crédito Naval tiene por finalidad facilitar "la renovación y mejora de la flota mercante y pesquera", por lo que será de aplicación a los casos de construcción y modernización; la garantía vendrá determinada por hipoteca sobre el buque y los plazos de amortización son:

a) 20 años para buques mercantes de altura de nueva construcción.

b) 6 años para buques de casco de madera y para modernización y mejora de toda clase de buques.

La cuantía máxima del préstamo:

- 60% del valor del buque; desarrollos posteriores de la Ley y del Reglamento fijarán que tal valor del buque resulta una vez que al mismo se le deducen las primas a la construcción, caso de que existan.

- 60% del valor ofrecido en garantía (otros buques) pudiendo con ello legar el préstamo a representar el 100% del valor del buque de nueva construcción.

- 80% en el supuesto de que "concurran en los

prestatarios las características de honorabilidad y confianza basadas en la competencia y en el trabajo a que se refiere el capítulo once, artículo segundo del Fuero del Trabajo" (art.3°). Esta parece haber sido la cuantía que primaba de hecho en los expedientes de préstamo de la época (32).

Existía una bonificación de la tasa de interés por parte del Estado de modo que el prestatario solo había de abonar por tal concepto la mitad del tipo oficial de descuento; tal bonificación existía en las operaciones celebradas en el plazo de 10 años por un importe de 750 millones para todo el período (art. 5°)..

Se excluyen de los beneficios del crédito naval tanto buques de recreo como aquellos que pertenezcan a la Administración (central o local) o a monopolios oficiales. La preferencia en el disfrute del crédito estará en función, en su caso, de "los perjuicios que hayan sufrido en su flota, derivados de las circunstancias actuales" (art. 7°).

Existe un doble condicionamiento de crédito: - de una parte, los proyectos que quieran beneficiarse del crédito naval y de las primas a la construcción y a la navegación habrán de ser aprobados por el Ministerio de Industria y Comercio, oído el Estado Mayor de la Armada en todo o en parte, obligándose los armadores en este último caso a aceptar tales modificaciones. Además de este condicionamiento de carácter cuasi-militar existía otro que habría de resolverse también en la autorización por parte del Ministerio de Industria y Comercio que, en aras no sólo del fomento de la reconstrucción sino de la ordenación de la mis

ma, dictaminaría lo procedente en función de "las características, tipo y número de buques... más convenientes" (art. 11).

En fin, la Ley encarga al ICRN la realización y desarrollo del crédito naval para lo que se prevé la posibilidad de emisiones de Cédulas de Crédito Naval ya contemplada -en sus términos genéricos de OPERACIONES DE CREDITO- en la Ley de -creación del Instituto y para las cuales (emisiones), así como para amortizaciones de las mismas, existiría una bonificación del 75% de los tipos de impuestos vigentes, beneficio que se hizo extensivo a las constituciones y cancelaciones de hipotecas que se conciertan para la aplicación del Crédito Naval (art. 6°).

- El Reglamento y otros desarrollos ulteriores.

Del Reglamento podemos entresacar algunos aspectos relevantes:

- Definiciones: el Reglamento define lo que - debe entenderse por "modernización", como aquellos trabajos cuyo importe sea superior al 20% del valor del buque y que tenga por objeto la modificación del sistema de propulsión, combustión, maquinaria auxiliar, instalación de aparatos de refrigeración y -- otras que redunden en una variación del rendimiento del buque. - La cuantía máxima para este concepto será del 15% del crédito total autorizado que, como se recordará, era de 750 millones en 10 años.

- A partir del Reglamento -aprobado por Decreto de 15.3.40- el Director General de Comunicaciones Marítimas -- formará parte del Consejo de Dirección del ICRN.

- El interés será del 4%, si bien, con la bonificación por parte del Estado a que se refería la Ley, el que los prestatarios abonarían será del 2%.

- Obligaciones complementarias al disfrute del Crédito Naval serían la de utilizar siempre tripulaciones españolas, dar acogida en los buques a los alumnos en el período de prácticas y pagar las contribuciones legales existentes en el período voluntario.

Posteriores desarrollos de la normativa básica del Crédito Naval, formada por la Ley y el Reglamento referidos, abordaron (siempre en el período considerado) aspectos parciales. Así una Orden de 21.7.41 ordena que sean con cargo al ICRN los -- créditos de obras que se estén realizando simultáneamente en un -- buque aunque unas sean de reparación a causa de la guerra- y -- otras de modernización en el programa del Crédito Naval. Una Orden de 17.1.42, publicada en el B.O.E. de 25.3.42, toca por primera vez en esta etapa de nueva legalidad el tema de los retrasos en -- las construcciones producidos deliberadamente por parte de los navieros, ocasionando distorsiones en la construcción naval en un -- importante momento en que este sector produce en exclusiva para -- armadores nacionales. Por ello, se requiere a los armadores la notificación del comienzo de construcción y datos conexos (se refiere a préstamos con cargo a 1941 y 1940) para, si no han construído

o comienzan de inmediato, dar preferencia a aquellos que deseen -- hacerlo inmediatamente. La Ley de 7 de Mayo de 1942 sobre intervención del I.N.I. en el incremento de la Marina Mercante, además de dejar sin efecto lo dispuesto en el art. 7 de la Ley del 39. (so-- bre posibilidad de que se acojan a sus beneficios Empresas Estata-- les o afines), deja en suspenso el art. 5° (referente a importe to-- tal de las inversiones en las operaciones de Crédito Naval).

El "valor del buque" a efectos de cuantía del préstamo a que nos referimos al hablar de la Ley ha sido también un tema conflictivo. La O. de 11.XII.42 ya dispone que tal valor vendrá referido al resultado de deducir al valor presupuestado del buque a construir la cuantía que le corresponde como prima a la -- construcción naval. Años más tarde, como veremos, se incorporará la deducción también de la desgravación fiscal de que goce.

"La cooperación del Estado para el fomento de la Marina Nacional... no tiene en la práctica la eficacia deseada, y por ello es preciso alterar el mecanismo previsto para la bonifi-- cación de intereses, sin incrementar, no obstante la carga tribu-- taria" (33). Con esta idea, la Ley de 12.12.42 ordena que se con-- signen en los Presupuestos de Gastos del Estado las cantidades necesarias para satisfacer el importe de intereses devengados y primas de amortización correspondientes a las cédulas del Crédito Naval, cifrándose en los de Ingreso las sumas que debe abonar el ICRN por los intereses de los préstamos que otorga y los coeficientes - de amortización que perciba de sus prestatarios.

La consideración "buque de altura" como aque-- llos que sean de casco metálico y más de 2.000 TRB y la considera

ción de la caducidad del préstamo en el supuesto de no contratación de la construcción en el plazo de seis meses a partir de la concesión del mismo, son las dos modificaciones más importantes a nuestro entender, de la O. de 21.5.43.

La Ley de Crédito Naval parece haber querido ser una norma de cierta transitoriedad gozando de un plazo de vigencia de diez años aunque no se manifieste explícitamente más que indirectamente, a través de su previsión de fondos de 750 millones para Crédito Naval en el plazo de 10 años (34). La Ley de 23.XII.48 prorroga la Ley de Crédito Naval por otros 10 años más a contar desde el 2.6.1949 y recoger las dos suspensiones de la Ley del 39 derivadas de la Ley de 7.5.42.

Termina este período con otra nueva referencia al tema del comienzo de las construcciones. Después de la orden de 1942 parecía que debiera quedar cerrado el tema de la contratación en el plazo de seis meses. No debió ser así a juzgar por la aparición de la O. 21.5.43 por la que se declaran anulados los -- préstamos cuyas obras no hayan comenzado en un año a partir del momento de la concesión, o aquellos que se suspendan sin causa que lo justifique por un período superior a seis meses.

- El Órgano encargado del Crédito Naval y los medios utilizados.

Para la realización y desarrollo del Crédito Naval la Ley de su creación encargaba esta tarea al ICRN. Tal institución, nacida por Ley de 16.3.39 (Rgto. D. de 27.7.39), tenía por objeto "facilitar anticipos a entidades, empresas o particulares afectos al Movimiento para reparación de los daños causa--

dos por la guerra o actuación marxista a partir del 18-7-36""- (art. 2°), así como anticipos con igual destino sobre indemnizaciones por daños de aseguradores; es, pues, una función de "protección estatal" a las labores de reconstrucción, sin perjuicio de otras tareas que en el futuro pudieran encomendársele. Conocida es la doble faceta que originariamente poseyó el Crédito Naval, de reestructora y fomentadora de la Marina Mercante, como conocida es la inexistencia de otro organismo oficial financiero que pudiera asumir esta función que no fuera el ICRN; ambos extremos parecen haber sido los causantes de tal encargo. Para el desempeño de sus cometidos se le reconoció al Instituto plena capacidad jurídica a todos los efectos por la Ley del 24-1-41 a que nos referimos más adelante. Por la Ley 10-11-42 se incardina en la esfera dependiente del Ministerio de Hacienda.

Apoyándose en el art. 4 de la Ley de constitución del Instituto, por la que no se facultaba al mismo a concertar operaciones de crédito, la Ley de Crédito Naval prevé la emisión por parte del citado organismo de cédulas del crédito naval. Y así en 1941, por la Ley de 24 de Enero, se lanza la primera emisión por 75 millones en cédulas de 5.000 pts. de valor nominal cada una, estructuradas en cuatro grupos en función de los cuatro tipos de préstamos que se preveían en la Ley de Crédito Naval. Los períodos de amortización eran de 21 años (grupo A), 11 años (grupo B) y 7 años (grupo C y D). El interés era del 5% y la bonificación fiscal del 75%, además de tener la consideración de "valores públicos" a todos los efectos. La Ley de 24-6-42 autoriza al Instituto a comprar o vender libremente en el mercado las cédulas que se ha-

llen en circulación superando así la prohibición de no transmisión a particulares y entidades con fines de lucro que pesaba sobre él.

4.2.2.- Realizaciones.

Los datos de que se dispone no desglosan para este período la información de Marina Mercante del agregado "naval" o "buques" más que excepcionalmente.

Sin duda resulta significativo el volumen de créditos que fueron concedidos al sector "naval" desde 1939 hasta 1956 por valor de 8.677 millones de pesetas en concepto de concesiones brutas, de las que sus dos terceras partes fueron concedidas en el período 1950-56 (véase cuadro VI). No existen datos disponibles del volumen de concesiones brutas que corresponden a la Marina Mercante hasta esa fecha, pero sí hasta 1950. Hasta entonces, las concesiones brutas "navales" eran de 3.087 millones de pts. de las que 1.946,1 millones correspondían a nuestro sector, el 63,0%. De haberse mantenido esta relación para todo el período, hasta 1956, el importe de concesiones brutas mercantes ascendería a unos 5.400 millones de pts. Tampoco existen datos de la significación de las concesiones netas mercantes hasta 1956 pero sí hasta 1950 (cuadro VII) donde aparece que éstas alcanzaron los 1.186,3 millones, el 61% de las concesiones brutas mercantes. Al igual que antes, si es te porcentaje se hubiese mantenido para el período 1939-56, las concesiones netas mercantes habrían sido del orden de 3.300 millones.

Sin perjuicio de ulteriores precisiones de la cifra realmente asignable al sector mercante, parece que el intérvalo en que se mueve en comparación con su posterior evolución no es elevado y que, si alcanza niveles de alta importancia, es en los años 50. Hasta esa fecha los datos de que se dispone hablan de fuertes anulaciones (mayores en términos de tonelaje y número de barcos que en términos de concesiones de crédito). De todo el período deben resaltarse las concesiones de 1952, 1954 y 1955, años importantes también en el mercado internacional de fletes, y las anulaciones de 1944 y 1950 (cuadro VI) relacionadas con el final de la Guerra Mundial y el relativo desánimo de la última de esas fechas tanto en el mercado nacional como en el internacional.

4.2.3.- Problemas y Valoración.

No parece que pueda hablarse de problemas de importancia del crédito naval en este período. Más bien son problemas de la construcción naval los que impiden que aquel desempeñe sus funciones. El escaso volumen de concesiones de crédito da una idea más del retraimiento de la demanda, de las limitaciones (por otra parte, existentes) en la cuantía de fondos prestables.

Puede afirmarse también que la Ley de Crédito Naval no consiguió estimular la renovación de la flota, como puede apreciarse no ya por las cifras de producción -que reflejarían más las limitaciones de los astilleros- sino por las de contratación (ya vistas) y por el hecho de que la presencia del INI haya de tener un carácter estimulador -de hecho suplió prácticamente a la iniciativa privada- que no había conseguido en los armadores priva

dos la Ley del 39.

Con todo, la idea general que tanto los armadores como la propia Administración retienen del Crédito Naval en este período es la de que se trató de una de las "generosas ayudas del Estado encaminadas (a la renovación)..." (35).

4.3. Período 1956-1966

El período que pasamos a estudiar tiene por - comienzo un auténtico cambio cualitativo con respecto a la situación anterior en diversos campos relacionados con la vida marítima que va desde la construcción de barcos a la ordenación del tráfico marítimo. La Ley de 1956, no tiene su correlativo en 1966, es to es, no encontramos en el final del período que comentamos una disposición de su calibre o del calibre de la Ley del Crédito Naval, sino que el cambio se produce significativamente en el terreno de la financiación a través de una Orden Ministerial del 20.X. 66, que da un viraje decisivo a la práctica anterior en materia de financiación y que enlaza con una serie de disposiciones emanadas con objeto de incentivar la exportación, estimadas de interés y consiguiente aplicación para el mercado interior.

4.3.1. La Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante en materia de financiación.

Enmarcada en un plan decenal de renovación y

aumento de flota que supone la construcción de un millón de TRB en el período 1956-1966, tras considerar en su preámbulo como - "óptimos" los resultados de la Ley de Crédito Naval (36), dedica sus artículos 11 a 14 a regular el tema de la financiación - del Plan.

Se fijan créditos por valor del 80% para los buques de la lista 1º (Buques que se ajustan a los tipos del -- Plan (art.8); los de categoría 2º ("buques y artefactos que con venga fomentar"), en la cuantía que fije la Subsecretaría (art. 9, pero es de imaginar que más del 50%); los de categoría terce ra (que no se consideran de interés para el Plan), no podrá ex ceder del 50% del valor del buque. De otra parte, el Crédito Na val protege también cualquier posible revisión de precios que - se produzca en la construcción siempre que sean autorizadas por el Ministerio de Industria. Singularmente existe la posibilidad de ofrecer en garantía otra cosa que no sean buques y que sea - aceptada como tal por el Ministerio de Hacienda.

Curiosamente y como premio a aquellas empresas que, pudiendo no hiciesen uso de Crédito Naval, el Gobierno les otorga un "auxilio económico" por importe del 16% del valor del préstamo que pudiese haberle sido concedido de haberlo solicita do, modalidad esta que no se llegó a utilizar nunca (37). Todo lo relativo a financiación de buques se retrotrae a aquellos cu ya construcción haya sido autorizada con posterioridad a la pu blicación de la O. de 7.7.54 que inició, según la disposición - adicional segunda, el Plan de Renovación de la flota. En cuanto a la Ley de Crédito Naval que como se dijo anteriormente habría de tener una vigencia de otros diez años desde 1949, se ve pro-

rrogada (art. 15), así como las bonificaciones en la tasa de interés, por el tiempo necesario para la ejecución del Plan a que se refiere esta Ley de 1956.

4.3.2. Programa de Construcciones 1958-1962

El Decreto Ley de 26.10.56 dispone en relación con el Programa de Construcciones a que se refiere la Ley de -- Protección y Renovación, una autorización de créditos del ICRN por valor de mil millones anuales para el quinquenio 1958-1962, otra autorización para que el ICRN (si su tesorería lo permite) adelante el importe de las certificaciones antes de su vencimiento al 4% de interés, que pasará a ser del 2% a partir de la fecha de vencimiento, y otra para que emita cédulas de Crédito Naval. El límite fijado inicialmente en 1.000 millones de pts. año, resultaría insuficiente para la Marina Mercante desde muy pronto ante las fuertes subidas de precios y el hecho de que de ellos - disfrutara la flota pesquera (hasta 1961) y en parte los astilleros (38).

Por su parte el D.L. de 17.7.58 dota los 5.000 millones previstos para la ejecución del plan en su segunda etapa, 1963-67 (no se olvide que aquí va incluida una parte para astilleros, 15%, y otra parte para pesca), que podrán ser utilizados mediante autorización del Ministerio de Hacienda; asimismo se acumulan los saldos no dispuestos, anteriores, a 1956 a los nuevos, y en materia de revisión de precios de las construcciones, los que se produzcan en el futuro (la Ley fue publicada en el BOE de 18.

7.58), solo se concederán excepcionalmente y nunca por encima del 35%; tal medida unida a la restricción crediticia que trae consigo el Plan de Estabilización creará serias tensiones (39).

En fin, por O. 18.4.59, por la que se desarrollan normas en materia de concesión de créditos, se ofrece la posibilidad de que las construcciones autorizadas antes de la Ley del 56 se regulen (o beneficien) del sistema implantado con la misma, mediante comunicación en plazo de 15 días.

4.3.3. Programa de Construcciones de 1963-1967.

La O. de 9.12.60 eleva en 400 millones el importe de los créditos posibles en el año 1962. Fija por otra parte en 1.600 millones anuales el programa de autorizaciones de crédito para el período 1963 a 1967 en las siguientes condiciones: - por el 80% del valor del buque, al 4% anual más "la comisión actual en los préstamos navales" y en un plazo de 10 años para buques de carga de hasta 700 TRB y de 15 años para buques de carga de más de 700 TRB.

Una vez más las previsiones de créditos se quedan cortas y han de verse aumentadas en 1.200 millones para 1963, mediante O. 21.5.62, que además dispone que el 50% como mínimo de la cifra no comprometida para construcciones ya iniciadas se utilice para la concesión de préstamos a los armadores que desguacen al construir un tonelaje similar pudiendo en este caso alargar el plazo de amortización hasta 20 años.

Otra orden de 1962 (28-5) dictada para aplicar

el Crédito Naval de 1963 aclara este tema de construcción con desguace, disponiendo que, en relación con el art. 8 de la Ley del - 56, se consideran de 1ª categoría:

- a) reposiciones de pérdidas por accidentes de mar a partir de 1.1.62 (O. 16.X.62).
- b) sustitución de tonelaje anticuado
- c) proyectos que resuelvan exigencias del co--mercio o industria nacionales.

Distribuyéndose la ampliación de los 1.200 millones de la Orden del párrafo anterior en: un 50% para a) y b); 40% para c) y 10% para el resto.

En el proceso de desarrollo, quizá mejor de configuración, de un sistema de financiación naval más selectivo y al filo de las Ordenes del 62, aparece la Orden de 31.7.63 por la que además de elevar otra vez y en la misma cuantía que para - el año anterior (1.200 millones el crédito oficial para 1964), se fijan los criterios de distribución (afines a los existentes para 1963):

- 50% para Buques de interés nacional; reposición de pérdidas o desguaces de más de 25 años, al 4% más el uno por mil de comisión y por plazos de:

- . 20 años como máximo si la cantidad desguazada o pérdida es mayor o igual a la nueva construcción, con un 5% de tolerancia.

- . 19 años como máximo si oscila entre el 80% y el 100%.
- . 18 años como máximo si se trata de entre el 60 y el 80%.

- 20% para buques de cualquier clase al 5%, -
más el 1% de comisión y a 10 años.

- 30% a construcciones "preferentes por razones de interés nacional", 15 años de plazo y al 4% de interés - más el 1% de comisión, Subsiste lo dispuesto en la Ley del 56 en materia de cuantías máximas a prestar y, en cuanto a los plazos - concedidos para comienzo de construcciones, se limita a seis meses.

Como es habitual en estos casos, tras las disposiciones por las que se autorizan Créditos Navales, aparecen - las normas técnicas para su concesión. Así, nos encontramos además de la O. de 29.8.63, de este tipo, con otra orden de la misma fecha en la que se concede plazo hasta 1.XI.63 para que los - armadores que lo deseen soliciten acogerse a los préstamos del - BCC para modernización de barcos mercantes que, por O. de 20.12. 63, ve aumentada su consignación para estos fines en 50 millones; se trata de salir al paso de los problemas que sufrían determinados buques que interesaba transformar pero que no cumplían los requisitos de la O. de 31.7.63 para acceder al crédito privilegiado y que por esta norma puede encontrar acceso si el Instituto - de Crédito a Medio y Largo plazo así lo autoriza.

El crédito de 1965 es aprobado por O. de 10.4. 64 por un importe idéntico al de 1964, esto es 2.800 millones, si

bién, ahora se varían las cantidades asignadas a líneas de soberanía que disfrutarán de 262,8 millones al 4% más uno por mil de comisión y por un plazo de 20 años.

El último crédito global que se aborda antes - del cambio de 1966 es el correspondiente a créditos para el bienio 1966 y 1967, por O. de 17.12.64, donde se introduce como norma básica lo dispuesto en la Ley del Plan de Desarrollo; si bien, al no estar fijadas las cifras definitivas, gozan de un cierto -- carácter de provisionalidad; luego no se verán modificadas. En definitiva, las cantidades con que se contarán en estos años serán los dos mil ochocientos millones de años anteriores (40). La distribución sería: a) un 50% a "tipos preferentes por razones de interés nacional" al 4% y plazo no superior a 15 años; los de pa saje, si son mayores de 10.000 TRB para líneas de soberanía, en tran en este grupo pero su período de amortización será de 20 -- años; b) el 40% restante, de cualquier clase al 5% de interés y -- por un plazo no superior a 10 años. Pero quizá sea interesante -- examinar con más detenimiento el tipo de distribución que se favo rece mediante la O. del Ministerio de Comercio de 17.2.65. El artículo 9 de la misma desglosa:

- 9.1. grupo a) que absorbió el 60%.

- 9.1.1. la mitad de buques perdidos o desguazados, más si las -- peticiones exceden ese porcentaje, se fija una distribución adi cional entre cargamentos especiales, pasaje y carga, bien en línea o tramp.

- 9.1.2. la otra mitad, dentro de ese mismo grupo de "tipos pre ferentes por razones de interés nacional", entre pasaje, petro

leros, bulcarriers, etc. Además del criterio de desguace o pérdida, se establece como criterios complementarios la prioridad, el de las peticiones que sean originadas en una agrupación o - asociación de armadores, criterio verdaderamente interesante, - pero que apenas pudo ponerse en práctica.

9.2. El grupo b) que teóricamente podría estar comprendido por cualquier tipo de buques, se ve transformado en una relación detallada de buques que serán autorizados (al Crédito Naval): 2 petroleros, 1 bulkcarrier, etc.

4.3.4. Realizaciones.

Los cuadros VIII a X muestran las realizaciones del Crédito Naval en el período. De ellos puede inferirse con cierta claridad (sobre todo el examen de la evolución de las concesiones de crédito) la existencia de una serie de períodos: a) 1957-59; b) 1960-61; c) 1962-65; d) 1966. El primero viene caracterizado por su fuerte volumen de concesiones sin duda como consecuencia de la Ley y de las circunstancias coyunturales (41), pero también por tratarse del primer impacto que llegó a afectar a las construcciones ya contratadas con posterioridad a Julio de 1954 a las que se extendía la Ley por aplicación de la disposición adicional; el período de 1960 y 1961, recesivo, tiene que ver con las consecuencias de la Estabilización y del endurecimiento de las condiciones que se aprueban a finales de 1960 que reflejan la escasez de crédito oficial disponible; el período 1962-65, de fuertes concesiones, hay que relacionarlo con el mejoramiento que se introdujo en las condiciones crediticias de mayo de 1962; la

caída de 1966 vuelve a ser resultado de insuficiencia de fondos prestables (42). El año 1967 es el de aplicación del nuevo sistema aprobado en octubre del 66 y a cuyo examen dedicaremos el apartado siguiente; no obstante, se ha querido presentar aquí porque se aprecia claramente la implicación de la ruptura: el desplazamiento de las concesiones de crédito oficial a las de crédito -- privado (cuadro XI) tanto de tonelaje financiado como en recursos monetarios efectivamente concedidos a las navieras (cuadro XII).

La cifra de crédito asignado y concedido supera, en lo que a Marina Mercante se refiere, los 24.000 millones de ptas., y distan mucho de las "previsiones" (nunca formales) de 10.000 millones que suponían las asignaciones para los diez años.

A lo largo de todo el período se produce un -- evidente exceso de demanda de fondos que agudizará la dependencia de la marcha de la renovación de la flota a tenor de las disponibilidades que existan.

El saldo de los créditos navales y pesqueros a 31.XII.67 eran de 24.360 millones de ptas. de los que el 83,9% (20.439 millones) eran de la Marina Mercante en los que todavía no tienen entidad los créditos del nuevo sistema de financiación y se distribuyen de manera que los derivados de la Ley del 56 representan un 84% del total y un 15% los del sistema existente -- con anterioridad a dicha Ley; con ello se ratifica lo que todos los indicadores muestran: lo decisivo de la Ley de Protección de 1956 para la renovación de la flota (43).

El cuadro XIII añade alguna luz adicional a las

concesiones de Crédito Naval: del importe total de concesiones brutas de crédito otorgado por el BCC desde 1939 hasta 31.XII-66 -- (39.029 millones de pts.), 30.352 millones (el 78%) han sido fruto del Plan de la Ley de Protección de 1.956. Véase también cuan importante es este nuevo sistema que, frente a los 8.600 millones - de pts. concedidos hasta 1956, otorga en un solo año (1957) más - de la mitad (en pts corrientes) de lo concedido a lo largo de los 16 precedentes.

4.3.5.- Problemas más importantes presentados en la aplicación del sistema de financiación vía crédito naval en el período.

Sin duda alguna el problema más agudo y trascendente consistió en la insuficiencia de fondos prestables que - caracterizó a la totalidad del período 1957-66 y que dió lugar a que la Administración abriese nuevas líneas, incrementase las dotaciones existentes y adoptase una actitud restrictiva en las concesiones. En efecto, las cantidades inicialmente previstas por el D-L de 26-X-56 hubieron de ser multiplicadas por dos y, a veces, por tres para hacer frente a la demanda de crédito existente. Una demanda hija, no sólo de las buenas condiciones de la Ley del 56 - de Protección y Renovación, sino también de "una serie de factores combinados... (como) coyuntura del mercado exterior de fletes, perspectivas de aumento en el "quantun" internacional, tensiones políticas mundiales y, más recientemente, el cierre de Suez" (44). -- Lo cierto es que los armadores se lanzaron a contratar buques con los astilleros "atraídos" por el señuelo de la concesión automáti- ca de préstamos navales (45), y al chocar con las limitaciones de

crédito privilegiado se produjo cierto paro en la evolución de los años 1960 y 1961 que los armadores imputaban al Plan de Estabilización (46) y que la Administración imputaba en buena medida a la irresponsabilidad en que incurrieron armadores y astilleros al iniciar construcciones que habían sido autorizadas pero a las que no se había otorgado concesión, habiéndoseles advertido (47). Debe -- señalarse que la Administración contribuyó a agudizar la sensación de disciplina crediticia a través de la Orden de 9-XII-60, tan -- "contestada" por los armadores (48), y que constituye un instrumento decisivo para analizar las fluctuaciones de las expectativas y actuación de éstos y su comportamiento retraído en los dos años siguientes; como lo serán igualmente pero en sentido contrario.

Las Órdenes de 21 y 28 de Mayo de 1962, tan -- bien acogidas (49).

El problema de la insuficiencia de fondos pres-- tables no es algo que se limitara a la primera parte de la ejecución de la Ley de Protección sino que se produce también en la segunda, entre 1963 y el final. Así, en 1964 la demanda de crédito superará en más de 5 veces las cantidades asignadas al año (50), los cálculos que se han realizado (51) sobre las previsiones de -- 1966 y 1967 muestran que la diferencia entre necesidades y dotaciones era también de casi tres veces las cantidades asignadas. Consideración aparte merece el desajuste (insuficiencia de oferta) del año 1967, a caballo entre sistema antiguo y nuevo pero, fundamentalmente derivado de la "novedad" de la no limitación inicial de los fondos, característica de toda la etapa anterior: la demanda alcanzó en ese año los 23.000 millones de pts. (52). En fin, un dato sinté

tico del problema que comentamos lo refleja la ya aludida diferencia entre lo previsto para la ejecución del Plan, 10.000 millones de Crédito Naval, y las concesiones netas efectivas por valor superior a los 24.000 millones de pts. (53).

Unido al tema anterior está el del endurecimiento de las condiciones de crédito que supone la Orden de 1960, citada, y su correlativo (pero como ablandamiento) de las condiciones de mayo del 62. Pero, en general, puede decirse que el Crédito Naval es un tema que estará presente de un modo constante entre las atenciones y preocupaciones de los armadores (54).

Al lado de los problemas "mayores" apuntados - cabe hacer mención de otros que, aunque de menor importancia, también tenían gran interés para los armadores y que se refieren a:

- La tardanza en poner en marcha los mecanismos del crédito naval (55).

- La necesidad de disponer de fuertes cantidades por parte de los armadores en algunos momentos de la financiación (en la primera y última fase), además de problemas generales derivados de la rigidez de los plazos de entrega por el BCC y de los pagos a realizar a los astilleros; análogamente la necesidad de que se les plantea a los armadores de realizar importantes desembolsos toda vez que las variaciones en los créditos como consecuencia de aumentos de precios en la construcción naval se realizan al final de la misma, lo que les obliga a adelantarlo; problemas derivados de algunos buques que se "saltan" el turno existente, dada su prioridad por las características de especial interés que poseen; problemas de competencia con las empresas públicas (ELCANO)

que absorbe un crédito naval escaso y que suscita peticiones de su exclusión en beneficio de las empresas privadas (56).

Tema aparte debe hacerse de la irregularidad - que supone la aprobación de disposiciones de variada índole a través de órdenes comunicadas. Se han podido localizar con este carácter las órdenes de 4.7.61 (comunicada) que establece una línea más ventajosa de 500 millones, y otra de 1959, que adelanta cuatrocientos millones de consignaciones a 1959 a detraer del período 1964/67 a razón de 100 millones anuales.

Por último, la complicación que resulta en la administración Crédito Naval de estar intervenida por órganos diferentes, pertenecientes a dos Ministerios (Hacienda y Comercio), S° MM y BCC y la generosidad de las condiciones del Crédito Naval que hace frecuentemente aparezcan especuladores y "primistas" (intermediarios que transfieren después su crédito por una prima) (57).

Frente al progresivo endurecimiento que denunciaban los armadores se producen una serie de prácticas violadoras - de la competencia de especial significación, entre las que pueden destacarse las acometidas por la Asociación de Armadores para distribuir las solicitudes de crédito so pretexto de ayudar a canalizar el crédito. Pero ninguna tiene la "altura" de las practicadas por el grupo de petróleo que, tras sucesivos forcejeos, llega al acuerdo de repartirse las concesiones de "su" parte del Crédito Naval entre armadores independientes y refinerías en un 50%-50% a cada uno hasta que éstas cubran un 50% de sus necesidades de transporte (58).

"Notorio es que el principal aliciente de la Nueva Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante es el - auxilio estatal a la financiación de las nuevas construcciones, - mediante el Instituto del Crédito Naval aumentado al 80% del valor del buque que haya de construirse" (59). Estas manifestaciones del Vicepresidente de la Oficina Central Marítima definen con claridad la recepción que se dispensó por la patronal al nuevo -- sistema de Crédito Naval y a la importancia que les merecía. Su - carácter protector resulta igualmente manifiesto si se comparan - las ventajosas condiciones del mismo con las del mercado; pero qui - zás ahorre esfuerzos en su confirmación la propia declaración del Presidente de Naviera Aznar, S.A. e influyente personaje del - sector, D. EDUARDO DE AZNAR, en la Junta General Extraordinaria - de aquella en Julio de 1959 de que "toda la Construcción Naval - española se basa en el Crédito Naval... que el Estado Español ofre - ce en compensación del actual sistema fiscal, de las restriccio- nes de contratación y de servicios que el naviero presta al Esta- do" (60).

La valoración del funcionamiento del sistema - crediticio ha de realizarse englobada en la del resultado consegu - ido en la ejecución de la Ley de Protección de 1956 como primera - medida; en tal sentido puede decirse que el Crédito Naval cumplió el papel que le correspondió ofreciendo los fondos necesarios pa- ra hacer posible el logro de los objetivos del Plan de construc- ción del millón de toneladas, papel nada sencillo dada la "discre - pancia" entre los fondos previstos (10.000 millones de ptas. apro - ximadamente) y los efectivamente concedidos (61).

El problema real de valorar el papel desempeñado por el Crédito Naval consiste en que nos lleva al tema de la asignación de recursos -escasos- entre opciones alternativas diferentes -Marina Mercante frente a Hospitales, por ejemplo- en un momento y con unos datos insuficientes para acometerlo que lo hacen difícil y de dudoso interés teniendo en cuenta la estructura de participación de la sociedad en aquel entonces.

Algunas consideraciones sobre este enfoque -- pueden encontrarse en el análisis global que se hace del tema en las páginas finales.

En cualquier caso ya se pueden formular algunas impresiones de deficiencias notables del sistema, Así:

- A pesar de que las normas poseían una finalidad racionalizadora en cuanto a la estructura y dimensión de las empresas, la aplicación del mismo pasó por alto estos requisitos concediéndose a empresas que no los cumplían (so pretexto de flexibilidad) y a buques que distaban mucho de los que la Administración consideraba de interés (62), con lo que se perdió la posible efectividad que el Crédito Naval pudiera tener como instrumento ordenador de la renovación.

- Al poseer unas características tan ventajosas el Crédito Naval -ser de procedencia oficial y carecer de -- los mínimos mecanismos de disciplina que el mercado libre posee- aumentaron la dependencia de la demanda respecto a las condiciones del crédito oficial (63).

- Al descansar todo el sistema crediticio na-

val sobre el crédito oficial, los problemas de limitaciones en las cantidades disponibles de excesivo intervencionismo y de rigidez del sistema acabarían por ahogarle; el tema más acuciante en el año 1967 será contar con crédito suficiente, disponible, con agilidad y flexibilidad (lo que no tiene por qué implicar -- abandono por los armadores de sus preferencias por el BCC dadas sus mejores condiciones) (64).

4.4.- Período 1966-1978

Por la vía de una simple Orden Ministerial de Hacienda se transforma todo el sistema de financiación de buques para armadores nacionales. La idea esencial en torno a la que gira el nuevo consiste en que el crédito oficial pase a un segundo plano, en un papel complementario de la Banca privada que es a quien se encomienda, vía redescuento, la financiación de la adquisición de flota.

4.4.1. Antecedentes y contenido del sistema

Las Ordenes de 4.4.62 y 14.2.63 habían regulado la concesión de créditos para la exportación de buques (una -- primero y otra, que derogaba a la primera, después) que, en lo -- que nos importa, disponían la posibilidad de que el Instituto C.M. L.P. autorizara a los bancos privados y al Banco Exterior de España el redescuento por el Banco de España de los efectos representativos de los créditos que aquellos concediesen a los asti--

lleros para construcción de buques para la exportación, y realización de grandes reparaciones, y a los empresarios nacionales, para fabricación de maquinaria y bienes de equipo mediante pedido en firme, siempre con destino a la exportación.

La O. de 20 de Octubre de 1966 del Ministerio de Hacienda, que, como anunciábamos, es la norma que quiebra con el sistema anterior e inaugura otro nuevo, inicia su redacción - con una referencia a la equiparación producida en materia de Desgravación Fiscal entre armadores españoles y extranjeros por Decreto Ley de 3.X.66 (65). Y continúa:

"Con la misma finalidad de mantener el grado de competitividad a la construcción naval y a nuestros armadores ...":

1. Para financiación de la construcción y venta de buques para transportes marítimos y contratados entre armadores y constructores nacionales, será de aplicación la O. de -- 14.2.63 (referida), con una serie de modificaciones de las que - hacemos constar por su especial transcendencia la de que el precio que se place lo será por ocho años a partir del momento de - la entrega.

2. Los Bancos privados y Exterior de España, - que deseen establecer compromisos con los astilleros, deberán comunicarlo al ICMLP, que resolverá sobre la operación.

El D. de 13.XII.66 autoriza a los bancos industriales y de negocios una serie de nuevas financiaciones entre -

las cuales se encuentra la de buques para el mercado interior de acuerdo con lo dispuesto en la referida orden de 20.X.66 para lo cual se le ofrecía la vía del redescuento. La O. del Ministerio de Hacienda de 24.XII.66 abunda en esa línea y ofrece al B.C.C. la posibilidad de financiar la venta de buques en las condiciones de la Orden de 1966 como los demás bancos, si bien, el tipo de interés sería fijado por el Gobierno teniendo en cuenta la coyuntura económica del momento.

De acuerdo con todo lo anterior, como quiera que la Banca privada, única autorizada por la orden inicial de - octubre del 66 a financiar la construcción y venta de buques, sólo podía conceder créditos a los astilleros, mientras que el BCC y los Bancos Industriales gozaban de la posibilidad de crédito a éstos y a los armadores, se planteó la necesidad de equipararlos de manera que la Banca privada también pudiese financiar a los armadores; esto tomó cuerpo en la Orden de 10 de mayo de 1967.

El régimen crediticio que acaba de nacer, la Desgravación Fiscal recientemente aplicable al sector y el clima de relativa euforia del momento animaron un cierto boom en la demanda de fondos prestables que canalizó el BCC (66). Las razones que determinaron tal preferencia parecen haber consistido en: a) tradición del BCC en la financiación naval; b) la insuficiencia de fondos que caracterizó el programa de la Ley de Protección unida a la existencia de temores sobre su persistencia presionan el aumento de solicitudes crediticias que se desata cuando desaparece, con el nuevo sistema, la limitación de disponibilidades; c) las mejores condiciones de los créditos del banco oficial frente a la banca privada: "las mayores comisiones de esta última y, -

sobre todo, los beneficios fiscales de que goza el BCC y las distintas exigencias de garantía hacían inclinar la decisión del armador hacia el lado de esa entidad oficial de crédito..." (67) y esto, a pesar del mayor tipo de interés (5,75%, Orden 7.II.67) del Crédito Oficial (4,5% en la B. privada).

La política crediticia se orientó hacia la canalización del Crédito Naval a través de la Banca privada; para ello, además de autorizar todas las solicitudes de crédito que se pedían por su conducto, fue cerrando progresivamente la espita del BCC suspendiéndose por el ICMLP a partir de Octubre de 1967 la tramitación de operaciones presentadas a través del BCC. Adicionalmente se habían adoptado medidas tendentes a contener y seleccionar la demanda (negativas a autorizar construcciones que no se comenzasen en 18 meses como máximo, entre otras) (68); en los primeros meses de 1968 se acordó por los Ministerios de Comercio, Industria y Hacienda la formación de un grupo de trabajo (formado por el ICMLP y la DG de II SS y NN) para la elaboración de unas bases de política de construcción naval y pesquera. Fruto de ese grupo de trabajo, en lo que a Marina Mercante se refiere, es la O. de 3.7.68 a que nos referiremos posteriormente. Mientas tanto, 1968 es el año de la casi absoluta desaparición del BCC en la financiación del sector.

El sistema de financiación basado en la actividad crediticia de la Banca privada a través de la línea especial de redescuento sufre una alteración sustancial con la aparición de la Ley de 19.6.1971 sobre Organización y Régimen del Crédito Oficial y el Decreto de 9 de Julio del mismo año que establece y

regula el coeficiente de inversión de la Banca privada. En su virtud desaparece el sistema de redescuento y la financiación será - con cargo a los coeficientes de inversión obligatoria que fije el Gobierno; en la graduación de la amplitud que posea tal coeficiente estarán depositadas las miradas de los sectores acogidos a financiaciones especiales, y, en particular, los armadores a partir de ese momento; su cuantía (ver cuadro XIV), inicialmente fijada en el 22% y 7% para el coeficiente total y el de efectos y créditos especiales dentro de él respectivamente, experimenta sucesivas ampliaciones que, unidas a la política de la Banca privada de invertir en sectores como éste y evitar los fondos públicos, menos rentables, crea un "clima de oferta de fondos y los armadores formalizan numerosos contratos que afectan sobre todo a petroleros y pesqueros" (69). A partir de Julio de 1974, "en que se alcanza el límite legal de efectos acogidos al coeficiente de inversión, junto con la atonía de la demanda, no vuelven a aprobarse nuevos créditos acogidos a esta línea" (70), aunque las disposiciones sigan siendo elevadas, dados los compromisos adquiridos en etapas anteriores. Con todo, la Administración seguirá ampliando el porcentaje de créditos y efectos especiales sucesivamente - hasta alcanzar el 12% el 28.II.77; a partir de entonces, más concretamente el 30.IV.77, la tendencia será a la baja.

Se cierra así una etapa de presencia de la Banca privada como principal financiador del sector en quien vio -- oportunidades de buena rentabilidad y de quien se "desprende" una vez que las expectativas del sector dejan de ser halagueñas, que ha logrado cubrir sus obligaciones, "coeficiente" legal, o simplemente en que el sector resulta menos atrayente que otros, también

susceptibles de ser financiados a través de canales privilegiados de crédito. El cuadro XV, muestra los saldos del concepto Buques en el coeficiente de inversión que reflejan de modo patente la caída de esta actividad a partir de 1976.

¿Qué ha sido del BCC?. Obligado a desaparecer en 1968 volverá a las funciones en las que tanta tradición tenía como organismo especializado.

Las etapas podrían dibujarse del siguiente modo:

a) Dado que los barcos pequeños se encontraban con serias dificultades de acceso a crédito, vía banca privada, - se acordó por la Orden de 15.7.70 que, sin perjuicio de mantener la posición de subsidiaridad del Crédito Naval oficial, éste pueda financiar la construcción de buques de hasta 2.000 TRB.

b) Como quiera que la situación problemática para los buques pequeños y empresas de menor porte subsiste, la O.de Hacienda de 24.III.72 autoriza al BCC a participar en régimen de consorcio con la Banca privada en la financiación de buques mayores y sin que su porcentaje de participación exceda el 25% del total financiable.

c) Coincidiendo con el momento en que se plantean problemas de financiación de inversiones a largo plazo por haber alcanzado la Banca privada el límite de "efectos especiales", aparece la Orden de Presidencia del Gobierno de 26.VI.74 elevando los límites de financiación total en solitario por el

BCC a los buques de hasta 8.000 TRB.

d) A través del D/1285/76 de 21 de Mayo por el que se aprobó el llamado "concurso del millón de toneladas" se amplió la capacidad de financiación del BCC al 51% en aquellos su puestos en que el tonelaje de los buques estuviese comprendido - entre ocho y veinte mil TRB (art. 7.b).

e) En una interpretación "sui géneris" del D. de 28.X.78 de medidas sobre reestructuración del sector naval, que en su art. 3º ofrecía una posibilidad de financiación a los astilleros por parte del BCC hasta el límite de 9000 millones de ptas., éste financió, en exclusiva (100%), buques de más de 8.000 TRB por un importe que en 1977 superó los 5.000 millones de ptas. (71).

f) Por aplicación de lo dispuesto en el art. 5 del Decreto 2548/78 de 31.X.78 sobre medidas de carácter financiero de apoyo a la demanda de buques y de la Orden de 29.XI del mismo año, en desarrollo de tal artículo, el BCC puede financiar hasta el 100% de los buques cuyo tonelaje no sea superior a los 12.000 TRB, el 25% de los buques graneleros de más de ese to nelaje y el 50% en el caso de los demás buques (se excluyen, en cualquier caso, los petroleros de crudos y combinados).

g) La orden anterior fue modificada por la de 1.VI.79 por la que autoriza al BCC a financiar en solitario cual

quier tipo de buque, independientemente de su tonelaje.

4.4.2. La aplicación del sistema

- Financiación para 1968-69

La primera disposición que pone en marcha el sistema nacido en 1966 es la Orden de 3 de Julio de 1968 sobre -- "Financiación de crédito para construcción y renovación de la -- flota" para el bienio 1968 y 1969 que, como la misma expresa, se regirá por la Orden de 1966 en lo no modificado por la presente. Puntos significativos son los siguientes:

- La "financiación se basará fundamentalmente en la Banca privada actuando únicamente el crédito oficial como subsidiario de la primera, en caso de insuficiencia de la demanda global programada en los artículos siguientes" (art. 1). El importe del crédito será sobre el valor del buque una vez descontada la Desgravación Fiscal y las Primas a la Construcción.

- Hay 18 meses de plazo como máximo, a contar desde la fecha de la resolución del ICMLP, para iniciar las construcciones; de lo contrario, se pierde. Tampoco se puede comenzar la construcción antes de ser autorizado el préstamo.

- Aunque los armadores pueden construir los tipos que deseen, los estímulos de la Orden se establecen en función del grado de interés que le merece a la Administración.

- El Programa de Construcción para el cuatrie-

nio 68-71 tendrá la cifra y distribución que fije el II Plan de Desarrollo. Para el bienio 68-69, se establecen con carácter indicativo las siguientes, siempre que queden dentro de las posibilidades presupuestarias (cuadro XVI):

En caso de que exista insuficiencia de demanda de alguno de estos tráficos, podrá proponerse la celebración de un concurso en condiciones más favorables que las fijadas en aquella orden (72). Existe un grupo adicional de construcciones protegidas con créditos especiales (aunque no se detalla en qué consistiría) para los buques que por circunstancias extraordinarias interese construir, si bien, éstos no podrán participar en los tráficos protegidos.

- Requisitos: 1) que las empresas carezcan de flota de más de 25 años o que se comprometan a su desguace y 2) superar unas dimensiones empresariales mínimas, individual o asociadamente, en tonelaje y en número de unidades. En tonelaje:

líneas o tramp nacionales	más de	6.000 TPM
líneas o tramp continentales	"	10.000 TPM
líneas transoceánicas	"	40.000 TPM
Tramp transoceánicas de carga seca		100.000 TPM
Petroleos crudo	"	200.000 TPM
Transportes frigoríficos o clima		10.000 TPM
Transportes especiales y otros - no comprendidos anteriormente		8.000 TPM

El número de unidades, no podrá ser nunca inferior a tres, menores de cinco mil, o dos, mayores de este tone

laje.

- El compromiso de desguace tiene una adecuada regularización en el art. 7 que mantiene cierta afinidad con el sistema seguido en la etapa anterior.

- Los beneficios que se establecen son los que figuran en el cuadro. Estos son revisables cada seis meses a partir del 31.12.68. Un régimen especial se adopta para los buques de pasaje mayores de 10.000 TRB y los de turismo mayores de 1.000 TRB a los que se otorgará préstamos del 80% de su valor, a catorce años y 100% de primas a la construcción y desgravación fiscal. Idénticas condiciones, a excepción de que el plazo de amortización será de 12 años, se fijan en los préstamos para buques portacontenedores de más de 15.000 TPM, y los contenedores disfrutarán de créditos por el 80% a cinco años.

- En cuanto al capital de las empresas, las de nueva construcción deberán poseerlo por el 30% del valor de las construcciones; el mismo porcentaje se aplicará a las empresas -- existentes que no cubran las condiciones exigidas de dimensión mínima pero que con las construcciones sí llegarían a cubrirlo; en este caso, tal porcentaje se refiere sólo a las nuevas construcciones que se deseen acometer.

- El segundo párrafo del art. 12 dispone que el Ministerio de Hacienda establecerá el momento en que sea de aplicación lo que se dispone en el art. 1º respecto al papel subsidiario del crédito oficial.

Como se ve, el sistema que establece esta orden es una síntesis perfeccionada de la práctica de la etapa an-

terior con notables avances en el saneamiento del sector al incluir condicionamientos de dimensión para acceder al crédito naval.

- La financiación de 1969-1971

La orden de 15.7.70 sobre financiación para el referido bienio mantiene las características básicas que hemos reseñado en el apartado anterior pero incorpora algunas variaciones en la línea de facilitar las aportaciones de crédito. Consig nando las más significativas:

- El art.2º dispone que, a pesar de mantenerse el criterio de que la financiación correrá a cargo fundamentalmente de la Banca privada, "... el Banco de Crédito a la Construcción podrá otorgar los créditos correspondientes a las construcciones de buques mayores de 100 y menores de 2.000 TRB de casco de acero". Situación ésta que se mantendrá hasta la O. de -- 26.6.74 que elevará el intervalo a mayores de 100 y no superiores a 8.000 TRB.

- Las construcciones que indicativamente se estimulan, las que aparecen en el cuadro XVII, habrán de comenzarse en el plazo de 9 meses. (art. 3º).

- Se rebajan a 3.000 y 20.000 el TPM con que habrán de contar las navieras para acogerse a estos créditos en los grupos "líneas o servicios tramp" nacionales y "líneas transoceánicas", respectivamente. Igualmente se rebajan las condicio-

nes de número de unidades a tres o más de 3.000 TPM (antes eran 5.000 TPM) o dos mayores de ese tonelaje.

- Los beneficios se aprecian en el mismo cuadro anterior.

Curiosamente se dice que "si por circunstancias no previstas pudieran iniciarse (en este período 70-71) construcciones de... petroleros o bulkarriers mayores de 20.000 TRB, ... disfrutarán de créditos análogos a los establecidos para exportación, esto es, (por el) 80%... y ocho años de amortización" (art. 9.2).

- Las construcciones no comprendidas en apartados anteriores, disfrutarán de crédito por el 60% a ocho años (máximo), con el 50% de las Primas a la Construcción y el 100% de la Desgravación Fiscal (art. 9.3).

Se rebaja al 20% el capital con que habían de contar las navieras de nueva constitución y las de vieja que no llegasen a los mínimos de tonelaje.

- La financiación en el período 1972-1975

Antes de aparecer la normativa por la que debían regularse los préstamos en el cuatrienio considerado hubo prórroga de la Orden Ministerial de 15 de Julio de 1970 a que nos hemos referido (mediante orden de 18.II.72) en la que se modificaba el tipo de buque a incentivar y los beneficios otorgados.

Pero unos meses más tarde habría de aparecer una nueva orden, de 31 de Julio de 1972, encargada de regular la financiación de la construcción de mercantes en el período 1972-

75, derogando las Órdenes a que hicimos referencia en el párrafo anterior. En realidad la variación es muy escasa respecto al régimen anterior. Unicamente se establece una nueva relación de buques de interés y tipo de beneficios que se otorga y que son los que aparecen en el cuadro XVIII.

- Financiación en la etapa posterior a 1976.

Tres son los vectores a estudiar que definen esta etapa: la ordinaria, que recupera la orden de 30.6.76, la extraordinaria del "concurso del millón de TRB" y la excepcional aplicada a casos muy singulares.

Financiación ordinaria: la orden de 30.6.76.

Llegado 1976, con la crisis en uno de sus -- peores momentos (no tanto por ser más profunda cuanto por ser -- de los primeros momentos en que los empresarios del sector asumen la gravedad de la situación y porque la construcción naval empezaba a dar gritos de alarma), se producen una serie de disposiciones no necesariamente coherentes ni complementarias en materia de Crédito Naval. Inicialmente y como consecuencia de la -- O. de 21.X.75, se prórroga la Orden del 72, que había regulado los préstamos navales del cuatrienio 72-75, para el año 1976. -- No habría de tardar mucho en suceder lo acaecido en 1972:derogación de la norma de prórroga y establecimiento de un sistema típico para ese año y sucesivos, si bien, a diferencia de aquel mo

mento, ahora no se establecen unas normas sobre financiación para un período determinado, sino que simplemente se habla de "Créditos para la construcción de la flota".

En esta norma, continuadora de las anteriores -mente estudiadas, aparecen ya incorporadas las modificaciones en materia de tonelaje máximo que el BCC podrá financiar: 100% de las construcciones de buques de hasta 8.000 TRB (mayores de 100 TRB), y 25% (en consorcio) en los casos de construcciones de buques de tonelaje superior a 8.000 TRB. Los beneficios que se otorgan son los que aparecen en el cuadro XIX.

Se excluyen de los beneficios de la orden los buques tanque para transporte de crudo, los OBO y los O-O, aunque, si su construcción estuviera autorizada e iniciada antes de la publicación de esta orden (1.7.76), el Consejo de Ministros podrá autorizar que se les otorguen créditos del 80% a 8 años y 100% de primas y desgravación (art. 4), decisión que no parece nada claro, si se tiene en cuenta que ya en la O. de 21 de Octubre del 75 se excluía de la prórroga de la orden del 72 los "buques de la clase A) Petroleros a que se refieren los arts. 5º y 9º de aquella Orden"; en buena lógica el error no es sólo del armador que decide construir el buque que le da la gana, cuanto de la Administración que autoriza la construcción y la posibilidad de acogerse a los beneficios del Crédito Naval y complementarios; y si la autorización de la Administración no implica en modo alguno que aquellas construcciones puedan beneficiarse del crédito Naval (caso clarísimo en las construcciones producidas desde 1.1.76 por aplicación de la Orden del 75), carece absolutamente de sen

tido que ahora se les otorgue estos beneficios.

Precisamente una Orden, de 29.X.76, concede un crédito excepcional para financiar las construcciones a que se refiere el acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de Julio por el -- que se autorizó la concesión de los beneficios previstos en el -- art. 4º de Junio del 76 "a determinadas construcciones de buques, algunas de las cuales encuentran dificultades graves para obtener financiación", por importe de 7.736 millones de pesetas (de las que no pueden beneficiarse las construcciones que ya sean beneficiarias del Crédito Naval).

Los créditos para adquisición de elementos indispensables para la explotación de los buques acogidos al Crédito Naval podrán serlo por el 80% y a un plazo de 7 años. El BCC - podrá ser autorizado a financiar las adquisiciones por las Corporaciones de Prácticos de embarcaciones para su servicio, al 80% y a 10 años. Curiosamente, los requisitos, que en las anteriores órdenes se centraban en capacidad financiera y dimensión, se limitan en esta Orden a lo primero, desapareciendo lo segundo e incluyendo en su lugar el de estar inscrito como sociedad naviera, con lo que parece claro que de lo que se trataba era de estimular la construcción como fuese, limitando la función ordenadora a restringir relativamente algunos tipos de construcciones en un momento en que la saturación de los mismos era evidente.

- Financiación extraordinaria: "el concurso - de millón de tonedadas".

Con motivo de la caída en la actividad de los astilleros y de la nada halagüeña perspectiva de futuro que les esperaba, se plantea por el Gobierno el D/1285/1976 de 21 de Mayo sobre medidas de carácter económico para el desarrollo del transporte marítimo y de estímulo de la construcción naval, aparecido en el BOE el 7.7.76 a la par que otro Real Decreto por el que se declaraba de interés preferente el sector. La primera medida tiene por objeto "estímular la demanda de nuevas construcciones" para el mercado interior. Su examen mereció ya una atención más detenida. En lo que aquí interesa, haremos mención a las condiciones de financiación, verdadero nudo gordiano del Decreto y centro de atención de los armadores. Estas son (art. 6): importe del crédito de hasta el 80% del valor del buque, una vez descontada la -- Prima a la Construcción y la Desgravación Fiscal; plazo variable, en función del tipo de buque, de ocho a doce años a partir de la entrega, siendo este último el predominante en la inmensa mayoría de los buques de transporte; el tipo de interés, que "permanecerá invariable durante el período de amortización de tales préstamos" (art. 6.c), será del 8% para los concedidos por la Banca Oficial y del 6,9%, para los concedidos por la Banca privada; de garantía, bastará primera hipoteca sobre el buque pudiendo ser sustituida ésta por otra que el armador proponga, siempre que sea -- aceptado por la Entidad de Crédito; cabe modificación en la cuantía de los préstamos por revisión de precios, derivada de aumentos en los costes de los materiales o en los salarios.

En cuanto a las Entidades de Crédito, los que sean concedidos por la Banca privada lo serán con cargo al coefi

ciente de inversión y, en cuanto al BCC, se autoriza "para que - asuma, con carácter prioritario, la concesión de los préstamos -- destinados a la financiación de los buques incluidos en el presente programa" en régimen de consorcio, pudiendo financiar el 100% en los casos de buques comprendidos entre 100 y 8.000 TRB, en consorcio con la Banca privada hasta el 51% del crédito si los buques poseen un tonelaje comprendido entre los 8.000 y las 20.000 TRB, y el 25% en los casos de superior tonelaje. Recientemente, por orden de 1.VI.79, se autoriza al BCC la financiación del 100% sin - limitación alguna de tonelaje.

Si los beneficios del llamado "concurso del millón" no se agotaban en el Crédito Naval, sí puede decirse que constituía el mayor centro de atracción. ¿Por qué?: entre otras - cosas, porque el resto de los beneficios que se concedían singular - mente con este Decreto se limitaban a la posibilidad de acceso a crédito para financiar el capital circulante que no se ha llegado a materializar hasta el momento (73) y a la libertad de amortiza - ción.

En cuanto a la trayectoria seguida por el cita - do concurso, el dato más significativo consiste en el fracaso del mismo ante la carencia de fondos (74); la Memoria del BCC de -- 1979 manifiesta que "prácticamente se han liquidado las operacio - nes planteadas con cargo al Real Decreto...; a fin de ejercicio, solamente quedaban pendientes de resolver por este Banco una peti - ción de créditos y algunas solicitudes de ampliación de créditos concedidos" (75). Sin embargo, la trayectoria seguida por la de - manda y concesiones netas con cargo a esta línea -cuadro XX, pare-

cen mostrar unas insuficiencias notorias. El total de siete listas que el Ministerio de Comercio publicó seleccionando a los aspirantes a beneficiarios del concurso, suponían 965.937 TRB que, salvo escasas excepciones, acudieron al BCC en busca de financiación. Las concesiones de 1977, unas 380.635 TRB, representaron el 39% de los totales a conceder vía concurso y aún cuando no hay datos sobre el tonelaje total financiado con cargo a esta línea, a la altura de finales de 1979, parece claro que los 54.796 millones de ptas. que se han concedido no cubren las toneladas en principio previstas (al mismo precio la tonelada que el de 1977, 100.000 -- ptas. la tonelada, habrían hecho falta 96.594 millones de ptas. para financiar las 965.937 TRB de los aspirantes a beneficiarios) (76). La explicación podría encontrarse en esos 75.956 millones de ptas. de solicitudes desestimadas y anulaciones del cuadro -- XXI para los tres años, que suponen el 56% del total de las solicitudes de crédito con cargo a esa línea de crédito en los tres años (las concesiones netas, 54.796, representan sólo el 40% de dichas solicitudes, lo que no quiere decir que en todos los casos esa diferencia sea atribuible al BCC: pueden tratarse de anulaciones -- acordadas por los armadores). Las concesiones brutas de 1977 y 1978 que, como se ve, representan la casi totalidad de préstamos concedidos, alcanzan las 561.405 TRB, poco más de la mitad de lo previsto. Si a ello se añade que tanto las concesiones como la demanda de créditos del año 1978 y 79 son mayoritariamente con cargo a la línea ordinaria, se desprenderá más claramente el relativo fracaso del citado plan en lo que a financiación se refiere y, en definitiva, en lo que a reconstrucción también. No puede argüirse que la

información disponible no resulte concluyente y que pueda haber créditos de cierta entidad, vía Banca privada, pues, las declaraciones del BCC lo contradicen y la evolución de las cuentas de Crédito Naval de la Banca privada vienen descendiendo seriamente -- desde 1977 (77).

Una última observación cabría hacerse del -- hecho de que el BCC financiase en exclusiva buques de más de -- 8.000 TRB y de menos de 20.000 TRB, cuando el Decreto le autorizaba el 51%. La manifestación del BCC de que ello había sido posible "... en virtud de los correspondientes acuerdos de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, adoptados en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 3º del Real Decreto 2841/1977 de 28 de Octubre" (78), no tiene mucho sentido, pues allí simplemente se autorizaba a que el BCC concediera créditos a los astilleros hasta 9.000 millones de ptas. para construcción de buques mercantes a interés y plazo vigentes: "A propuesta del Ministerio de Industria y Energía y previo informe de los Ministerios de Economía y de Transportes y Comunicaciones, la Comisión Delegada para Asuntos Económicos podrá autorizar excepcionalmente, hasta el 31.XII.77, la concesión de préstamos a los astilleros por el BCC para la construcción de buques mercantes en la forma que oportunamente se determine. El importe máximo global de estos créditos no podrá exceder de la cifra de 9.000 millones de ptas. El tipo de interés de estas operaciones serán los vigentes para la financiación de la construcción de la flota mercante" (art.3). El importe total de los créditos concedidos hasta el 31.XII.77 era de 5.381,9 millones de ptas. (79).

La financiación excepcional y transitoria del
R.D. de 31.X.1978

En el marco ya de la reestructuración naval que abre el D. de 28 de octubre de 1978 (donde entre otras cosas se - autoriza al BCC la concesión de créditos de hasta 9.000 millones de ptas. a los astilleros para construcción de buques mercantes), se articulan una serie de medidas de carácter "excepcional y transitorio" (80) destinadas al "sostenimiento de la demanda". En realidad el paquete de medidas que incorpora el D. de 31.X.78, -- por el que abre este nuevo sistema, afecta a todos los créditos concedidos con posterioridad a la entrada en vigor de la Orden de Economía de 23.7.77 o del Decreto 2696 de 23 de Sept. del 77 que hicieron que los tipos de interés de los préstamos navales pasasen a ser del 11% frente al 8% anterior y habitual en las condiciones OCDE y que había armado el consiguiente revuelo entre los armadores (81). También serían de aplicación las nuevas condiciones a los contratos celebrados al amparo del llamado concurso -- del millón de toneladas (1285/76) y al sistema ordinario de financiación que estableció la orden del 30.VI.76 cuyas entregas se - realizaran con posterioridad a la entrada en vigor del Decreto - (BOE -3.XI.78); no se quiso marginar financieramente a los astilleros permitiendo que también los créditos que les fueren concedidos al amparo del D. de 28.X.78 de reestructuración del sector estuviesen acogidos a las nuevas condiciones más ventajosas. Aún cuando la duración temporal de éstas habría de finalizar el 30 de Junio de 1979, el R.D. de 6 de Julio de 1979 prorrogó las mismas

hasta el 31.XII.79.

Para los supuestos de construcción, las condiciones actuales consistirían:

- 80% del valor del buque, descontadas las Primas a la Construcción y la Desgravación Fiscal.

- 12 años de período de amortización, con los dos primeros de carencia.

- tipo de interés: 8%

Si se tratase de transformaciones o grandes reparaciones, las condiciones anteriores pasarían a ser del 70%, 5 años y el mismo interés, respectivamente (artc. 3 y 4).

La exigencia de capital fiscal que disponía el art. 4.b del D/1285/76 y el séptimo de la Orden de 30.VI.76 (20%) podría ser reducida al 15%.

En cuanto a los agentes de financiación posibles: Banca privada, Cajas de Ahorro y Crédito Oficial (art. 5 del decreto) la Orden del Ministerio de Economía de 29.XI.78 dispone lo siguiente:

- autoriza al BCC a financiar en solitario -- los buques de hasta 12.000 TRB que relaciona, pero que podrían sin tetizarse en cualesquiera que no sea transporte de crudos o combinados, respecto a los cuales hay prohibición de participar en su financiación cualquiera que sea su tonelaje.

- si el tonelaje es superior a 12.000 TRB, el BCC podrá participar en consorcios financieros con el 25%, si son graneleros, y con el 50%, en los restantes.

- la participación en la financiación de las

transformaciones y grandes reparaciones estará en función de la - que hubiera tenido el BCC en su construcción.

En cualquier caso, la vía que abre el D. 31. X.78, con carácter excepcional y transitorio para el sistema ordinario de la Orden de 30 de Junio del 76 y para el extraordinario del "concurso del millón", deja intacta esa estructura en lo no afectado por las normas del Decreto (art. 7).

4.4.3. Realizaciones

- La labor del BCC

De la importancia del papel desempeñado por el BCC (82) en la financiación del sector da una idea el hecho de que a 31.XII.79, del saldo total de crédito oficial existente a través del mismo, por valor de 324.944 millones de ptas., el - 34,8% pertenecía a créditos concedidos al sector Marina Mercante. En la misma fecha la cuenta de crédito de "viviendas" arrojaba un saldo de 143.243 millones, esto es, el 44% del saldo total. Pero quizás sea más importante señalar que en 1975 (a 31.XII), en que el saldo total del crédito oficial a través del BCC era de -- 123.045 millones de ptas., la Marina Mercante poseía una cuota - del 19,3% y la vivienda del 43,1%, lo cual prueba la rápida ascensión del crédito mercante (el "naval" representaba en 1975 el 26,2% y el 39,8% en 1979; se ha añadido a esta última cifra la - cantidad existente en vía excepcional de crédito a buques mercan- tes). La relativa especialización del Banco en esta actividad, pro

ducida en los últimos años, cuadros XXII y XXIII, parece una vuelta a la situación existente en la etapa crediticia 1957-67 a que ya nos hemos referido. En efecto, como se ha apuntado, el BCC dejó el sector cuando otras instituciones financieras (la Banca privada, - sobre todo) decidieron entrar en la labor crediticia a adquisición de la flota mercante, como refleja su posición de crédito en esta línea, descendente en una primera etapa comprendida entre 1968 y 1973 y ascendente a partir de entonces, cuadro XXIV. Las vías por las que se produce esta "recuperación" e incremento de la labor crediticia son el resultado de la retirada de la Banca privada, - que deja de mostrar interés en el sector a partir de mediados del sesenta y cuatro, los problemas de acceso a la financiación que sufrían las empresas y buques de menores tamaños y la decisión de la Administración de cargar progresivamente la financiación de sus programas de incentivación de la demanda de buques en esta institución crediticia oficial. Un primer examen de la composición del crédito mercante nos revela información sobre lo anterior, en primer lugar, el saldo de 1967 está compuesto fundamentalmente por créditos del programa de la Ley de Protección del - 56: prácticamente el 85% (todos menos los de concepto "navales"), véase cuadro XXV. En 1970, la única alteración que hay que reseñar es que hay una sola cuenta que aumenta su saldo respecto a años anteriores, la de la orden de Octubre del sesenta y seis, - debido al problema de financiación de las empresas y buques menores, que encuentran en la fórmula del crédito exclusivo del BCC y consorciado del BCC y Banca privada, unas posibilidades inexistentes de otro modo, a través de estas últimas, en exclusiva. Todos

los demás conceptos, todas las restantes líneas, van disminuyendo sus saldos: esta es la etapa del "furor" de la Banca privada que no dejará "hueco" a la financiación del BCC (salvo en la línea señalada y en medida no muy elevada) hasta 1974, fecha en que, como ya se ha dicho, la Banca privada cubre el porcentaje de efectos y créditos especiales del coeficiente de inversión; las posibilidades de su retorno a la labor crediticia a la Marina Mercante se verán cegadas por la marcha de la crisis general de la economía y la de especial gravedad de los sectores marítimo y naval. Como contrapartida, el peso del BCC será progresivamente mayor, primero, a través de la línea "ordinaria" derivada de la Orden de octubre de 1966 y, después, de la extraordinaria (concurso del millón, créditos excepcionales, grandes reparaciones).

En el mismo sentido, las concesiones de créditos mercantes no sólo han ido creciendo en términos absolutos sino que su importancia ha variado también en términos relativos - tras la crisis de los setenta. En 1973 las concesiones netas de créditos mercantes representaban el 35 por ciento del crédito oficial concedido por el BCC; en 1979 la cifra era del 58%.

El estudio de la demanda y concesiones de Crédito Naval nos lleva a conclusiones similares a las ya apuntadas y pone de relieve además:

- la insuficiencia manifiesta del crédito del BCC respecto a la demanda, creciente a partir de los momentos en que hay una mayor dependencia de dicha institución (véase cuadro XXVI).

- un examen algo más atento de la demanda (re-

ferida a solicitudes entradas en el ejercicio) de los años 1970 a 1979 (véase cuadro XXVII y XXVIII) muestra los "saltos" experimentados en la demanda en los años 1971, 1973, 1974, 1975 (negativo), 1977, 1978 (descenso) y 1979. Tales movimientos obedecen a estímulos de carácter bien diferente. Hasta 1972 la razón estriba en -- las insuficiencias de financiación de ciertos tipos de empresas y buques (pequeños en general y algunos de dimensión mediana no vinculados a tráfico de crudos o graneles). El año 1973 y 1974 está vinculado al fuerte crecimiento del momento y en alguna medida a los espejismos de gran futuro visualizados por algunos armadores. El año 1975 está unido a la primera reacción de los armadores españoles ante la crisis (ciertos signos debieron desanimar especialmente a este empresariado, como los problemas de carga que tuvieron algunos petroleros, el fuerte peso de las cargas financieras las subidas de costes, etc.). Pero, sobre todo, son de destacar los, dos saltos de 1977 y 1979; el primero, hijo, en sus tres cuartas partes, del concurso del millón de 1976, y el segundo, derivado de las especialmente ventajosas condiciones de crédito y que se aprobaron a finales de 1978. En medio, se encuentra el retraimiento de la demanda de fondos derivados de la elevación del tipo de interés a finales de 1977.

- Aunque de manera menos acusada, las concesiones netas del cuadro XXIX, ratifican lo dicho en el párrafo anterior y, además, que el peso del concurso del millón se limita prácticamente a 1977 y 1978 y que los créditos consorciados desaparecen en 1976.

- Así las cosas, el BCC constituye hoy el único órgano de financiación de que dispone el sector con las graves -

implicaciones que esto trae consigo en cuanto a limitaciones de re cursos y carácter especialmente privilegiado del mismo (83).

- Los créditos en régimen de consorcio.

La O. de 24.3.72 añade un elemento más de nove dad a este mercado financiero especializado: el consorcio naval; consiste éste en la posibilidad que se ofrece al BCC "para parti cipar en régimen de consorcio con los bancos privados comerciales e industriales en la financiación de la construcción de buques -- mercantes y pesqueros para el mercado interior" (art. 1), para lo cual el BCC precisará autorizaciones concretas para cada ope ración por el ICO. Tales créditos, por parte de la Banca privada tienen la consideración de efectos especiales y las condiciones - de estos créditos no serán más ventajosas que las establecidas en la normativa vigente (se refiere a la financiación normal), "pu diendo participar el BCC hasta el 25% del importe total financia ble"...

El cuadro XXX muestra la breve historia de es te sistema de financiación, solicitado por los armadores y sugerí do por algunos autores antes de su aparición (84). La información sobre el tema no es suministrada adecuadamente a través de las me morias, por lo que su localización y precisión ha supuesto un es fuerzo adicional no comprensible racionalmente. El total ascien de a 7.414 (85) millones de ptas. que, teniendo en cuenta que -- constituye el 25% de los créditos a conceder con las institucio nes financieras privadas, totaliza unos créditos por importe de

29.656 millones, de los que 22.242 millones fueron concedidos por la Banca privada. De otra parte, apréciase que los años en que tuvieron cierta entidad, 1973 y 1974, suponen 6.186 millones, el 83,4% del total de créditos consorciados concedidos a lo largo de sus 5 años de vida; para los créditos concedidos por el BCC fueron de cierta entidad estas concesiones de 1973 y 1974. La demanda de créditos en esta vía ha sido a partir de 1976 una demanda frustrada en todos sus términos (a pesar de su escasa importancia) y únicamente en el año 1973 representó algo en el conjunto de la demanda total del BCC: las solicitudes del año representaron el 17% del total de su historia y las solicitudes consorciadas totales de ese año -incluyendo las pendientes del año anterior- eran el 27,1% de la demanda de créditos de 1973.

La desaparición material (86) de este sistema de financiación es resultado de la voluntad de la Banca privada de no participar más en cualquier tipo de operaciones vinculadas al sector naval o mercante, como se ha dicho. Los problemas más importantes en relación a esta forma especial de financiación consistieron en: a) "la dificultad de acceso al crédito de aquellos armadores no vinculados ni con fácil acogida en los Bancos privados..., b) complejidad de operaciones al instrumentar las entregas en letras de cambio, c) obstáculos internos que representan la mecanización de las operaciones y d) la inevitable rémora, al tener que poner de acuerdo a diversos partícipes que intervienen en una misma operación, a veces con puntos de vista contradictorios" (87).

En cualquier caso las ventajas de este sistema de financiación eran indudables, no solo porque el mismo ofrecía -

una dosis adicional de fondos prestables y por aprovechar la experiencia del BCC en el sector de una manera más amplia, sino que - representaba para los armadores la posibilidad de beneficiarse de las ventajas del crédito oficial aunque éste sólo representase la cuarta parte del préstamo: "beneficios fiscales, (garantía hipotecaria sobre el buque)... y" ... las ventajas adicionales que supone la "liberación" de ciertos compromisos impuestos al armador" (88).

- La labor de la Banca privada.

Una visión panorámica de la evolución experimentada por la financiación al sector, por parte de la Banca privada, se deduce de los datos ofrecidos en el cuadro XXXI. En el mismo se aprecia con claridad suficiente el fuerte ritmo de ascenso de los créditos que concentró su concesión en los años 1968 a 1975. El hecho de que la información se refiera a "buques destinados al mercado interior" y que, en consecuencia, pueda incorporar también algunos pesqueros, no debe confundir, pues la importancia casi exclusiva corresponde a los barcos mercantes.

Aún cuando el peso fundamental de estas operaciones crediticias al sector correspondía a la banca comercial, - la industrial tuvo también una presencia de envergadura pues, por ejemplo, para el período comprendido entre 1968 y 1970 participó en un 25,5%, 32,3% y 35,8%, respectivamente (89) en cuanto a operaciones de redescuento autorizado, se refiere.

Una idea de la incidencia del nuevo sistema -

la ofrece la misma información del cuadro sobre el porcentaje que la línea de financiación especial destinada a buques representa - respecto al total -proxima al 20% en los mejores años setenta-, - que irá descendiendo en la segunda mitad de la década, toda vez que, como ya se ha referido, a partir de 1974 la Banca privada no concede créditos al sector, aunque se dispongan los acordados con anterioridad y, por tanto, se eleven aquellos saldos. Otro elemento - de referencia comparativo de la importancia de la labor de la Banca privada lo da considerar los saldos que el BCC y aquella mantenían en distintos momentos; así, considerando los saldos de la cuenta de Crédito Naval y pesquero del BCC a efectos de homogeneidad con los de la Banca privada, resulta (en miles de millones de pts):

<u>año</u>	<u>BCC</u>	<u>B.p.</u>
1968	27,2	4,4
1970	25,7	14,3
1972	22,3	29,7
1974	28,3	52,4
1976	51,7	73,2
1978	101,6	65,2

Con tales datos queda sobradamente dibujado lo acaecido en la financiación del sector por parte del crédito oficial y privado (90).

Una de las razones del comportamiento citado de la Banca privada en los años de la primera mitad de la década de

los setenta radica en la evolución experimentada por los tipos legales que aparecen en el cuadro XXXII; del mismo se desprende también una impresión adicional: la del relativo grado de seguridad que deberían poseer las concesiones al mercado interior de buques a la vista de los superiores tipos, las restantes líneas (que está en la base del comportamiento selectivo de aquella con aquellos buques beneficiarios de una mejor situación: seguridad en la ocupación y fletes atractivos, rasgos que se daban fundamentalmente en los dedicados a tráficos reservados a la bandera española) (91).

El paso de la Banca privada por el sector supuso, además de la cuantiosa oferta, inaccesible de otro modo, la introducción de cierto grado de disciplina en las solicitudes y concesiones que ocasionó bastantes quejas de los armadores (92). En cualquier caso, dicha participación bancaria trajo de la mano una mayor presencia de ésta como accionista de varias de las más importantes navieras (93).

4.4.4.- Problemas observados en la aplicación del Crédito Naval -- (Mercante) en el período 1967-79.

Es difícil valorar la gravedad de la situación para los armadores a través de sus declaraciones porque está por ver una sola ocasión en que no se hayan quejado, a pesar de que es evidente que en el período que se estudia han existido etapas de magníficos resultados empresariales.

Los criterios de los armadores sobre el nuevo sistema de Crédito Naval no se dejan ver con claridad hasta 1968-

1969; parece lógico este comportamiento si se tiene en cuenta que en 1967 se dispuso del crédito que se deseó (94) y que sólo en -- 1968 se sintió el corte del crédito del BCC. De otra parte, parece que la primera valoración de los armadores consistió en "agradecer la carencia de limitaciones crediticias que suponían el nuevo sistema (95) más que la dureza de las condiciones. Desde el primer momento, las críticas se centraron en calificar la vía crediticia de la Banca privada como una vía "cara y dura" y las reivindicaciones consistieron en que se volviese al sistema anterior matizado, esto es, en que el soporte fundamental fuese el crédito oficial --BCC-- en condiciones beneficiosas (cuantía por el 80% a 15 años, al 4% y única garantía de hipoteca sobre el buque) y como "complementario" el crédito de la Banca privada, vía línea de redescuento (96).

Entre los argumentos que se manejan para mostrar la bondad del sistema de crédito, vía BCC, destacan aquellos que suponen una clara crítica al posible papel de la Banca privada en un sector en que "carece de especialización", por el que no mostrará mucho interés dado que los beneficios no son altos, y de la que se denuncian malas prácticas: intervenciones aisladas, carencia de plan, retrasos en las contestaciones, en el redescuento (con lo que carga unos intereses a los astilleros que repercuten sobre los armadores, al menos en parte), endurecimiento de las condiciones (entre otras, se quejan los armadores de que la constitución de la hipoteca sobre el buque sea por cuenta del armador, llegando con ello a incrementar en un 5% el coste de -- construcción). A pesar de todo, los armadores reconocerán:"..."

comprendemos que no se puede volver a la situación anterior en que todo el peso de la financiación ... se cargaba sobre las espaldas del Tesoro..." y se reivindicaba que el BCC "... vuelva a ser la cabecera crediticia del armador... con la colaboración de la Banca privada" (97). Por otra parte, los armadores se defienden de las posibles críticas que pudiesen formularse por su actuación paralela a las quejas, contratando más buques que hasta entonces, con -- frases de este tenor: "aunque hubiese existido un crédito peor, -- mucho peor y desordenado, que ya es decir, los armadores hubiésemos tenido que utilizarle porque no había otro" (98).

Esa defensa del BCC, que, en definitiva, no es -- otra cosa que la defensa de unas mejores condiciones crediticias -- (disponibilidad y condiciones estrictamente, y ventajas adicionales) se exterioriza por los armadores al saludar la medida de 1970, autorizando la financiación en exclusiva de los buques de menos de 2.000 toneladas (99), y en su defensa decidida de la supervivencia del BCC entre las Instituciones del Crédito Oficial en el momento en que se plantea su desaparición al reorganizar el crédito en 1971. El Presidente de la Oficina, D. Eduardo de Aznar, a la sazón, procurador en Cortes, había presentado 21 enmiendas dirigidas, sobre todo, a la "supervivencia del BCC y de la adscripción del Crédito Naval al mismo...", "que prosperaron" (100).

En cualquier caso, la "pelea" por conseguir -- una mayor participación en el Crédito Naval para el BCC no se agota hasta la crisis (momento en que esta participación da un salto para poder financiar el BCC los buques de hasta 8.000 TRB), rebajando un poco las críticas en el año 1972 (en que se acordó igualmen-

te el aumento en la participación del BCC a través de los consorcios con la Banca Privada), pero con críticas que todavía se formulan en 1973 del siguiente tenor"... pese a la buena voluntad del BCC, pocos barcos se han construido en "pool" y hay algunos buques financiados así, demorados en su entrega por no haberse pagado -- los plazos pactados durante la construcción" (D1) o cuando se -- quejan de que siguen con la Banca privada como "principal protagonista de la financiación naval" y, apoyándose en unas declaraciones del S^o Marina Mercante, exponen que "... son necesarias unas modalidades de crédito de exclusivo uso de esta actividad tal como es est establecido en los principales países marítimos" (102).

Entresacando aquellos problemas que se estiman como especialmente relevantes cabe destacar:

- La opinión sobre el carácter excesivamente radical de las órdenes que establecen las normas y requisitos que habrán de concurrir en las empresas para poder acogerse al Crédito Naval (particularmente en lo que se refiere a dimensión de las empresas y grado de vejez de sus buques) que "no alcanzan el 90% de las empresas navieras españolas" que por lo demás les parece correcta como idea informadora de la política naval. El tema revis te importancia especial para los barcos y empresas pequeñas, en nombre de las cuales se esgrimen los razonamientos en defensa de una mayor flexibilidad (103).

- Las insuficiencias de dotación crediticia -- del BCC constituyen, como se dijo más arriba, uno de los temas de especial atención para los armadores (104) tales críticas se refie ren en especial a los casos de financiación de buques medianos y

pequeños (109).

- Otro grupo de problemas se refiere al intento de la Banca privada de aumentar la comisión al 2 por mil en -- 1973 (106) y al impacto que debió tener la afluencia de nuevos competidores al sector ocasionando reacciones defensivas de reserva del Crédito Naval a los instalados en el sector (107).

Mención especial merece el tema de las moratorias solicitadas por los armadores en los años 1971-72 y en los -- años 1975 y siguientes. De la primera de ellas se encuentra referencia en las Memorias de la Asociación de Armadores correspondiente a ese año (108) y su planteamiento adopta la forma de "desplazamiento en los pagos... (como consecuencia de) la crisis que -- afecta al sector". La respuesta de la Administración no se retrasó mucho por cuanto el 10 de Marzo de 1972 la Dirección General -- de Política Financiera del Ministerio de Hacienda comunica a la Unión de Empresarios del Sindicato Nacional de la Marina Mercante (comunicación n°2496) que "... con fecha 3 de los corrientes, el Excmo. Sr. Ministro de este Departamento ha tenido a bien acordar que, en atención a la grave situación expuesta por esa Unión de -- Empresarios, por la que está atravesando la Marina Mercante a consecuencia de la agudizada crisis en el mercado de fletes, los -- efectos representativos de créditos redescontables en línea especial, cuya amortización debía producirse en los años 1972 y 1973 y cuyo vencimiento se aplaze por el Banco que los hubiere concedido, sigan teniendo el carácter de redescontables en línea especial

siempre que el aplazamiento no exceda del plazo inicialmente previsto para el final de la operación" (109).

No parece sino que los armadores hubiesen en -
contrado una veta sin explotar con este "hallazgo", si se observa la oleada que se produce en la misma dirección a partir de 1975 - sin solución de continuidad hasta el presente. En efecto, en el - último trimestre de 1975 la Asociación Patronal OFICEMA inicia -- una recogida de información sobre el importe de los créditos cuyo vencimiento se produjese en los años 1976 y 1977; la información abarcará, finalmente, a 123 empresas asociadas y el importe susceptible de aplazamiento en el pago era de 8.750 y 11.900 millones - de ptas. para 1976 y 1977, respectivamente, concentrado en pocas - empresas de transporte de crudos y graneleros fundamentalmente -- (110). Las gestiones no darán resultados satisfactorios (111) y los años siguientes se sucederán en pronunciaciones del mismo signo - (112). No es ajeno al fracaso de estas gestiones el hecho de que, - con la perspectiva e información que se posee de la situación en 1972, en que les fue concedida la mora, no se vea explicación razonable alguna de la petición y mucho menos de su otorgamiento -- (113).

En fin, mención aparte merece la elevación del tipo de interés acordada en 1977 que provocó la airada protesta - de los armadores (114), un importante aumento de las anulaciones de créditos solicitadas por los mismos en 1977 y 1978 (115) y un re -
traimiento ya visto en la demanda de fondos (véanse las anulaciones en el cuadro XXXIII).

Una de las consecuencias de la crisis reciente

ha sido el formidable aumento experimentado en los impagados o morosos que se producen en todas las líneas de crédito del Banco de Crédito a la Construcción y, muy en especial, en las navales; tal como aparece en el cuadro XXXIV, para una tasa media de deudores por amortizaciones, intereses y comisiones vencidas sobre créditos dispuestos del 8,8% en 1979, tanto los mercantes como los navales (estos últimos, superiores, incluyen a pesqueros y astilleros) se sitúan por encima de aquella cifra media. Por otra parte, las cifras que aparecen en dicho cuadro contrastan con las que venían ofreciendo las memorias de años anteriores, de forma creciente: en 1963, aquel porcentaje era del 0,4%, en 1967, el 2,4% y en 1975 ascendía ya al 4,7% de los créditos dispuestos. Por otra parte, y aún cuando se produzca ese ritmo creciente de fallidos (en sentido amplio), parece que no es el BCC de los más "avanzados" en esto, toda vez que la importancia es superior (en terminos relativos) para todo el sistema crediticio oficial (116).

4.5. Impresiones finales

Dedicado este apartado al estudio del papel desempeñado por el Crédito Naval en sus diferentes modalidades y condiciones en la evolución del sector, la primera impresión que puede extraerse es la de que, efectivamente, cumplió el papel de hacer posible la renovación y posterior aumento de la flota. Pero limitarnos a esto, sería poco menos que constatar lo que, "ex post", la realidad nos ha dicho, que distaría poco de lo perogrullesco; de ahí que convenga descender más en lo concreto.

El Crédito Naval no consiguió desempeñar en la primera fase de estudio, 1939-56, un papel especial de incentivador y, mucho menos, de ordenador de la demanda de construcciones navales; ¿datos?: la evolución de las nuevas contrataciones, la necesidad de apelar a la Empresa Nacional ELCANO (principal demandante de buques hasta 1958) y la propia evolución de las concesiones de crédito; los términos que definirían el papel de esta institución podrían formularse así, en que no tuvo especial transcendencia en la renovación. En la segunda etapa, la del Plan de Renovación de la Ley de 1956, la demanda de créditos y de construcciones estuvo por encima de las concesiones, de manera que "frenó" ese proceso de renovación (el que la demanda fuese en buena parte, estimulada por las propias condiciones crediticias, es otro tema). De otra parte, la función ordenadora del Crédito Naval en cuanto a tipos de buques, tamaño y características de las empresas, presente en sus normas, no llegó a ponerse en práctica en lo fundamental (a veces en aras de la flexibilidad reivindicada por los armadores). En la tercera fase, puede decirse que el Crédito Naval no frenó el avance de nuevas contrataciones, de la mano de la movilización de fondos que supuso la entrada de la Banca privada, por lo menos -- hasta el año 1974; las tensiones, los frenazos, si se quiere, se produjeron en los tipos de buques de menor tamaño o en los demandados por las navieras de dimensión más reducida y, en general, en los grupos no petroleros ni graneleros; aquellos buques, dependientes otra vez del BCC, experimentarían la habitual limitación de escasez de fondos.

Por lo demás, la Banca privada parece haber de

sempeñado una función adicional, característica general de su actuación, de disciplinar el sector (lo que los armadores suelen -- llamar "endurecimiento") en la financiación con recursos ajenos.

La labor de ordenación ha resultado, sin embargo, más teórica que real, toda vez que los grupos de buques que -- carecieron de problemas de financiación, petroleros y graneleros, alcanzaron una importancia relativa muy superior a la prevista en los planes de la Administración; como contrapartida, las limitaciones de recursos de financiación plantean problemas en los grupos de buques restantes. La otra faceta de la ordenación, relativa al impacto sobre la estructura empresarial, no presenta resultados positivos estimables.

Con motivo de la vuelta al protagonismo del - BCC, como consecuencia del "abandono" de la Banca privada y de los planes de incentivación de la demanda interior de buques por la - Administración, vuelven también a plantearse los viejos problemas de escaseces crediticias y exceso de demanda de fondos prestables; vinculado a este tema y al sedimento de la practicas históricas, - se produce ahora un importante volumen de desestimaciones de solicitudes de crédito por no reunir las empresas las garantías necesarias (11) y se da lugar finalmente a la vuelta a un sistema que da la espalda al mercado.

Del examen de la evolución del último período, 1967-79, debe anotarse, además del cambio en la composición hegemónica de las instituciones acreedoras hacia la Banca privada en el breve período de diez años (ocho, si nos referimos al período de establecimiento de compromisos) y de la vuelta, con motivo de la - crisis, a la financiación vía BCC, la extraordinaria presión finan

ciera que acusa el sector, fruto de su política de basarse en la financiación con recursos ajenos en su casi totalidad (18) y del hecho de que la flota es extremadamente joven. De esta manera se han sucedido las peticiones de desplazamientos de la deuda por -- parte de los armadores, sin éxito formal, pero con traducciones en los aumentos de morosos. A esta situación se llega desde otro camino también: el del fomento artificial de la demanda de nuevas -- construcciones o la flexibilidad indebida --fruto en buena medida de lo anterior-- a que se induce al BCC en materia de garantías;-- próximo a este efecto, estaría el de la presencia de especuladores en el mercado de construcción de nuevos buques o el de algunas -- contrataciones de buques (y concesiones de créditos) de empresas vinculadas a astilleros en los últimos años.

No se trata de defender la financiación de la adquisición de buque con cargo a los sistemas habituales del mercado, que los haría irrealizables, sino de, aceptando que hay que competir en las condiciones de financiación de nuestros buques pa ra situarlos en condiciones de competitividad con el exterior, arti cular un sistema que evite ciertos vicios a que tan acostumbrados puedan estar los armadores como consecuencia de la práctica inve terada; me refiero a la eliminación de prácticas como la de rei - vindicar y practicar un sistema de créditos sin las garantías -- adecuadas, el amiguismo a la hora de conseguir un crédito privile giado e, incluso, la apelación a una práctica sobre la que existe -- poca luz: la de sobrevaloraciones de los costes reales de los buques. De otra parte, esa (excesiva) dependencia de la demanda de -- construcciones respecto a las condiciones de financiación podría

aprovecharse en la consecución de los fines de política sectorial, imponiendo requisitos y, lo que es más importante, aplicándolos. Por que en ese (excesivo también) mimetismo, entre Administración y armadores, ha habido grandes distancias entre lo ordenado y lo posteriormente aplicado (119).

En resumen, pues, los distintos sistemas de -- Crédito Naval establecidos a lo largo del período de estudio han desempeñado los siguientes papeles:

- hacer posible lo realizado en materia de renovación y crecimiento de la flota a lo largo de todo el período; el problema de esta función estriba en sopesar los costes de oportunidad de esta política que financia privilegiadamente esta actividad y no otra, y de valorar las consecuencias que tiene en la -- formación de un sector que ha de competir internacionalmente (al menos, en teoría) una práctica de subsidio directo e indirecto a través del mecanismo del Crédito Naval, fomentando el "alejamiento del mercado", entendido como una opción que hace ver menos de pendiente el funcionamiento del sector del impacto de las fuerzas que gobiernan aquel.

- haber constituido una limitación real a las posibilidades de expansión de la flota dada la insuficiencia de fondos que se padeció (1956-1966) (120). Esto conecta con lo dicho en el párrafo anterior y con el tema de si no habría sido más -- acertado haber establecido un sistema que allegara más fondos, del tipo del que luego se arbitró. La característica, a que se re

fiere el presente párrafo, cobra especial importancia en el momento en que, otra vez, el Crédito Naval depende solamente del BCC. Conocido es que la debilidad del mercado español de capitales -- constituye uno de los obstáculos más importantes al crecimiento -- del sector constructor y de transporte marítimo; con la nueva situación a que se vuelve, después de ese paréntesis de apenas nueve años, dependencia del crédito oficial, se sufre una desventaja -- adicional al no disponer del volumen y condiciones que ofrece el mercado libre. Si este problema puede no ser especialmente grave para el sector transporte, lo será sin duda para el constructor, pero incluso para el mercante se halla limitado por el esquema liberador de política económica en el sistema financiero y las exigencias de una adecuada política inflacionista (121). Por otra parte, la gravedad de la decisión por la que se condiciona las posibilidades de expansión del sector a las dotaciones del mercado interior de capitales es creciente, toda vez que crecientes son los fondos necesarios a movilizar en las nuevas inversiones, más intensivas en capital y de escalas superiores (122).

- Haber desperdiciado un instrumento precioso en la labor de ordenación del sector, tanto en el proceso de renovación y crecimiento de la flota como en la formación de una estructura empresarial adecuada (sobre todo en su dimensionamiento). Este fenómeno se ha dado prácticamente a lo largo de todo el período.

- Encubrir en su materialización un componente de subvención, cuando menos, confuso, e implicar todos los interro

gantes del crédito oficial-- forma de financiación, distorsiones que traslada a los intermediarios sujetos a coeficientes oficiales. etc., La solución por la que se ha optado recientemente, de - "descolgar" la actividad constructora para el mercado interior de las privilegiadas crediticiamente (energía, vivienda, ...), además de dar lugar a una verdadera situación sin salida, choca con los sistemas usuales en la materia entre los países próximos a Es paña (123)(124)

NOTAS DEL CAPITULO XI

- 1.- Preámbulo de la Ley de Crédito Naval de 1.939
- 2.- Información verbal; también, SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, "El paro y el futuro de la Marina Mercante; alternativa del S.L.M.M. al empleo en la mar", cuaderno n.º 2 el Congreso de la Coruña, Madrid, s.f. (primavera de 1.979), pgs. 10 y 11.
- 3.- Véase, al hablar del crédito naval, las bonificaciones fiscales y afines asociadas al carácter "oficial" del crédito.
- 4.- En aplicación de Decreto Ley de agosto de 1.925 y su modificación -en cuanto a las Primas- por Decreto de 29 de marzo de 1.935.
- 5.- El D. Ley de 1.925 tenía una vigencia de 10 años (art. 24); - el D. de 11-XII-34, lo prorrogó hasta 31-XII-35, "... salvo que antes aprueba el Parlamento la Ley de Protección a las Industrias Marítimas". El D. de 19-VIII-35, vuelve a prorrogarlo hasta que se produzca el citado evento.
- 6.- Parece que la razón consistía en fomentar la construcción de equipos propulsores, que se conseguiría; cfr. PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS, o.c., Tomo IV, pg. 58.
- 7.- La contestación de la realidad fué especialmente dura como vimos en el cap. V.
- 8.- Véase PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS, o.c., tomo IV.
- 9.- COMISARIA DEL PLAN DE DESARROLLO, ler. "Plan ...", o.c., pg. 325.
- 10.- Oficio interior OFICEMA, 7-X-64
- 11.- Cfr. AZCARRAGA, José Luis, (Presidente del SEPTI), "Informe - al proyecto de Orden del Ministerio de Industria estableciendo de las primas a la Construcción naval, Madrid 23-II-1.967, - pg. 1
- 12.- Cfr. Ibidem, pg. 2
- 13.- CONSTRUNAVES, BIS, n. 104, 30-VI-80; también, GUTIERREZ SOUTO, o.c.
- 14.- Véanse, Ordenes de 3-VII-68, 18-II-72, 31-VII-72, 30-VI-76
- 15.- Véase supra cap.
- 16.- Cfr. PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS (PTII), o.c., Tomo IV, pg. 59.
- 17.- La desgravación fiscal a la Exportación fué establecida en el art. 21 de la Ley 94/1.959, de 23-XII (BOE del 28) y definida como "la devolución mediante un acto administrativo único, por la Hacienda Pública en favor de los exportadores, de la totalidad o parte de la tributación indirecta efectivamente soportada, mediata o inmediatamente, durante los procesos de producción, elaboración y comercialización, por los ... productos ... objeto de exportación definitiva con las limitaciones que establezcan en la materia los convenios internacionales suscritos por España ..." (art. 1 del D. 1255/1.970, - del 16-IV- de 1.970).
- 18.- Recientemente, por Real Decreto 2971/1.980, de 12 de diciembre, se reconoce el derecho a la desgravación fiscal a la exportación, a la construcción de remolcadores con destino a armadores nacionales.

- 19.- Decreto 1255/1.970, de 16-IV (art. 9- 8ª) y Orden de 15-X-66 (BOE 17)
- 20.- en cualquiera de los Discursos de la época, especialmente en las Asambleas Anuales de OFICEMA puede encontrarse su opinión.
- 21.- Cfr. PERY JUNQUERA, o.c., pg. 397; quien, por cierto, se muestra suspicaz respecto a la concesión de créditos a la venta de buques para la exportación habiendo armadores nacionales necesitados de ellos, cfr. pgs. 404 y 407.
- 22.- Cfr. ULLASTRES, o.c. pg. 47
- 23.- Ejemplo de mala utilización del crédito a la exportación y -desgravación fiscal, es el caso de LETASA, cfr. "El País" -- 4-IX-80, pg. 35
- 24.- Cfr. COMILLAS, Marqués de (Presidente de OFICEMA), Discurso en la Asamblea de OFICEMA "...", o.c. Rev. "Oficema, Mayo 1.967 pg. 6 donde manifestaría: "vieja aspiración de los armadores - como puede comprobarse con las copias de los escritos, trabajos y estudios que existen en el archivo de OFICEMA y que sirven para mostrar cómo hemos estado rogando a la Administración ..."; véase pag. 1969, AZNAR "Discurso... Asamblea anual", o.c. pg. 15; para 1.980, B.I.A. nº 58, (1-VI-80), pg. 3
- 25.- ANAVE, "Marina ... 79", o.c., pg. 76
- 26.- INFORMACION COMERCIAL ESPAÑOLA "Editorial" (numero extraordinario sobre Marina Mercante), ICE, n. 470, octubre 1.972, pg. 25.
- 27.- Las citadas valoraciones oficiales y su consiguiente ausencia de riesgo con cargo a recursos propios.
- 28.- Preámbulo
- 29.- Idem
- 30.- Principios Fundamentales del Movimiento Nacional.
- 31.- Recuérdese la evolución del tráfico interior y la gran importancia relativa del cabotaje en la década de los cuarenta y cincuenta.
- 32.- Véanse B.C.O., "Memoria ... (1.950 y 1.951)", o.c., sección - "créditos navales".
- 33.- Preámbulo de la Ley de 12-XII-1.942
- 34.- Art. 5ª de la Ley de 2 de Junio de 1.939 sobre Crédito Naval.
- 35.- OFICEMA "Memoria 1.956", o.c., pg. 34; véase también lo dicho de los preámbulos de los proyectos de Ley de Ordenación de la Marina Mercante en cap. IX.
- 36.- Los hechos no confirmaron ese optimismo, como se recordará, - cap. V.
- 37.- Cfr. CONSTRUAVES "Informe sobre financiación del Buque", n. p., Madrid, s.f. (en torno a 1.977), pg. 3
- 38.- Cfr. Ibidem, pg. 4
- 39.- Idem
- 40.- El 1er. Plan preveía unas dotaciones de 2.550, 2.750, 3.000 y 3.250 millones de ptas. respectivamente para los años 1.964 a 1.967
- 41.- Cfr. AZQUETA, Fernando de, "En torno al Crédito Naval", Rev. "Oficema, marzo de 1.957, pg. 10.
- 42.- Cfr. INSTITUTO DE CREDITO A MEDIO Y LARGO PLAZO, "Memoria del crédito oficial, 1.967", Madrid, 1.968, pgs. 105 y 107.
- 43.- De todas formas, los resultados completos no han de verse hasta los datos de 1.968, en que aparecen todas las concesiones de la Ley.

- 44.- Cfr. AZQUETA, o.c., pg. 10
- 45.- Parece que los deseos de los armadores a mediados de la década del sesenta se orientaban por planes de crédito de duración mínima de tres años; véase, OFICEMA, "Ordenación de la renovación de nuestra flota Mercante" documento presentado a la S^a de la M.M., hacia 1.966, Madrid.
- 46.- Véase AZNAR, E., "Discurso ... 1.960", Rev. "Oficema", agosto 1.961.
- 47.- ULLASTRES, A., o.c., pg. 50
- 48.- Véase, OFICEMA, "Memoria, 1.961", o.c.
- 49.- OFICEMA, "Memoria ... (1.963-1.964"
- 50.- Las solicitudes para 1.964 eran: Petroleros, 5.628; CAMPESA, 127,5; remolcadores, 130; butaneros, 426; BB. especiales, 798; frigor. y refrig. 2.120; carga general, 2.688; contra desgase, 2.467; total aprox. 14.384 millones de ptas. Datos no publicados, de OFICEMA; las concesiones fueron 4.312 millones. Véase también, "OFICEMA" Notas sobre asignación de crédito naval en 1.964" Notas sobre asignación de crédito naval en 1.964 pg. 2.
- 51.- Los datos para la temporada 1.966/67 son: petroleros, 3140; - graneleros 1.400; mixtos grandes 1.050; id. pequeños 1.655; - carga especial, 3.680; resto 3.316; total 14.241 (información no publicada de OFICEMA); las concesiones fueron 5.774, correspondiente a 296.000 TRB (frente a las 700.000 TRB) que se habían solicitado) ("Ya" 7-XI-65).
- 52.- B.C.C. "Memoria" 1.967", pg. 12
- 53.- Confróntese la información de los dos cuadros anteriores.
- 54.- Por lo mismo, recibirá gran atención en las Memorias anuales - de OFICEMA, en su revista, en la Asamblea anual, etc.
- 55.- Cfr. AZQUETA, F., o.c., pg. 10
- 56.- Idem. ELCAÑO desaparecerá del primer plano anterior (véase cap XIII, empresas públicas).
- 57.- Hay una instancia de ese año (sin fecha precisa) proveniente de OFICEMA, solicitando se excluya del Crédito Naval a NAVIERA IBERICA, citándose como argumentos, la escasa entidad de su capital (10 millones), su dudoso proceder, ... Instancia que ocasionaría la preparación de un informe de OFICEMA, "Notas sobre la posibilidad legal de excluir a un peticionario de Crédito Naval", Madrid, mayo, 1.965 (n.p.)
- 58.- Actas del grupo de armadores de petroleros, de 24 y 25 de III de 1.965; escrito a S^a M.M., de 30-IV-65 (remitido por ELCAÑO, ARTOLA, VIZCAINA, CEPBA, FIERRO, ESCOBERRERAS, ASTRO, CAS TILLA, IT/ de PETROLEROS, E.N. CALVO BOTELLO y MARITIMA DEL NORTE. El acta de 24-III-65 es pintoresca (?) por el secreto de que se acompaña: "... el acta que se levante será totalmente secreta ... (reconociéndose que) podría rozar el contenido de la Ley antimonopolio ..." (pg. 2)
- 59.- Cfr. AZQUETA, F., o.c., pg. 10
- 60.- Una referencia puede hallarse en Rev. "Oficema" de Julio de 1.959, pg. 25
- 61.- véase nota 53
- 62.- "De hecho, la obligación de construir de acuerdo con los tipos que establece la L.P.R.M.M. no se ha llevado a la práctica puesto que no creemos que se hayan determinado concretamen

- te los tipos que decía el art. 62 de la Ley y se han concedido, evidentemente, préstamos de Crédito Naval a buques que -- respondían a características comerciales, sin tener en cuenta las que se pretendían en la Ley". Documento de OFICEMA no publicado (s.f., ¿1.964?)
- 63.- Dependencia de la financiación oficial, que unir a la de los astilleros en los términos definidos en cap. X.
- 64.- Véase más abajo, la posición de los armadores a favor del crédito Naval y B.C.C.
- 65.- Este Decreto recoge además otras bonificaciones tributarias sobre escrituras, actas de entrega de buques y préstamos co-garantía hipotecaria.
- 66.- Cfr. BOSCH BINTES, Juan José, "La financiación de Buques en España, "Economía Industrial", pgs. 23
- 67.- Idem.
- 68.- Idem.
- 69.- CONSTRUAVES, "Informe ...", o.c., pg. 11
- 70.- Cfr. Ibidem, pg. 11
- 71.- B.C.C., "Memoria 1.977", pgs 16-17
- 72.- Nunca se aplicó hasta 21-V-76
- 73.- Tal beneficio se sigue pidiendo en los "Discursos ..." de los Presidentes de la Patronal (ANAVE), de 1.978 a 1.980.
- 74.- Recuérdese lo dicho en el cap. IX; también, GUTIERREZ SOTO, o.c.
- 75.- Cfr., B.C.C., "Memoria 1.979", pg. 20
- 76.- Todos los datos son extraídos de las Memorias del BCC correspondientes a 1.977-1.980
- 77.- Cfr. B.C.C., "Memoria 1.977", pg. 16; CONSTRUAVES, "Informe ...", o.c., pg. 11
- 78.- B.C.C. "Memoria 1.977", pgs. 16-17
- 79.- Idem
- 80.- Preámbulo
- 81.- Cfr. SANCHEZ, Pedro, o.c., pag. 116
- 82.- Sobre orígenes del BCC y otros aspectos del mismo, véase ZAMORA RODRIGUEZ, Tomás, "El Banco de Crédito a la Construcción" Boletín de Estudios Económicos", n. 62, mayo, agosto, 1.964 pgs. 525, y sts. El B.C.C. se llamó así a partir del Decreto Ley de 29-XI-62.
- 83.- Véase, BOSCH, o.c.
- 84.- Cfr. Ibidem, pg. 25
- 85.- Otros autores dan las siguientes cifras: 443,4; 3.730; 2.416,3 291,8; para los años 1.972 a 75, respectivamente; véase, por ejemplo, AGUILAR HARDISSON, M. (presidente del B.C.C.), "El Banco de Crédito a la Construcción y la financiación a la construcción naval, Rev. "Oficema", pgs. 11 a 19, Madrid, Febrero, 1.976, pg. 16.
- 86.- Cfr. Ibidem, pg. 17
- 87.- Idem
- 88.- "... Las ventajas (del sistema en consorcio) son indudables ... Se gosa de los beneficios fiscales que supone la titularidad de un Banco Oficial ... exenciones como la hipoteca 4 (y) las ventajas adicionales que supone la "liberalización" de ciertos compromisos impuestos al armador ...", Cfr. 161

- dem, pg. 16 (el subrayado es nuestro).
- 89.- Cfr., I.C.M.L.B., "Memoria, 1.970", pg. 150
- 90.- Extraído de BANCO DE ESPAÑA "Boletín estadístico"; IGMIP, o.c.; INSTITUTO DE CREDITO OFICIAL (ICO), "Memoria".
- 91.- AZNAR (Presidente de OFICEMA) "Discurso ..." Asamblea anual ordinaria 1.973, véase en Rev. "Oficema", Agosto 1.973, pg. 30.
- 92.- Véase "infra" al hablar de la posición de los armadores frente a la Banca Privada.
- 93.- Recuérdese lo dicho en cap. VII
- 94.- Vía Ley de 1.956 y redescuento; cfr. BOSCH, o.c., pg. 23 y 24
- 95.- Idem
- 96.- Cfr. OFICEMA, "Editorial", Revista "Oficema", mayo 1.968, - pg. 18; allí se dice, además que este sistema fomenta el minifundismo y dificulta la renovación; lo segundo, discutible entonces, se demostraría errado con el tiempo; lo primero, - careció de sentido entonces y después. Véanse también las - referencias que hace el Presidente de OFICEMA en su Discurso anual en las Asambleas de 1.967 a 1.969.
- 97.- Cfr. AZNAR, E., "Discurso ...", Asamblea anual de 1.969 pgs. 12 a 14.
- 98.- Cfr. Ibidem, pg. 14
- 99.- Véase el "Discurso ..." de la Asamblea de 1.970, aunque resulte algo vago.
- 100.- OFICEMA, "Memoria, 1.971", pgs. 18 y sts.; AGUILAR HARDISSON o.c., pg. 14; Diario de Sesiones de las Cortes Españolas, días 24 a 26 de mayo de 1.971.
- 101.- Cfr. AZNAR, E., "Discurso ..." Asamblea 1.973, consultable - además en Rev. "Oficema" de agosto de 1.973, pg. 29
- 102.- Cfr. Ibidem, pg. 30
- 103.- HERTRAND, Ignacio, "La empresa naviera ante la política crediticia del Gobierno", Rev. "Oficema", enero, 1.970, pgs. - 45 a 47, que, además se queja de la falta de estímulos al - desguace.
- 104.- Véase AZNAR, E. "Discurso ...", Asamblea, 1.974, donde, entre otras cosas, se queja de que la O.de 26 de Junio de 1.974, - no permite la financiación del BCO en solitario a los buques de menos de 10.000 TRB; véase también discurso del Presidente de ANAVE en la Asamblea de 1.980, donde se queja de la escasa cobertura del Crédito Naval.
- 105.- PEREZ DE BRICIO, (Director General de II.BB. y NN/): "El aumento de la flota mercante nacional ... se debe a la incorporación de grandes unidades de petroleros y "bulkcarriers" - que tienen contratos asegurados con las empresas siderúrgicas y refinerías, pero nos siguen faltando buques de mediano tonelaje, y nos faltan porque está fallando algo tan fundamental como es la financiación de las nuevas construcciones", reproducido en el discurso de AZNAR, E., ante la Asamblea de OFICEMA de 1.973, consultable en la Rev. "Oficema", de agosto de 1.973, pg. 30.
- 106.- AZNAR, E. "Discurso, ...", Asamblea 1.974. La circular del -

Banco de España 1/1.974 resolvió el tema defavor de los armadores: 0,9% en una sola vez.

- 107.- Cfr. BERTRAND, Ignacio, o.c., pg. 46; AZNAR, E., "Discurso ...", Asamblea extraordinaria de febrero 1.976.
- 108.- Cfr. OFICENA, "Memoria", 1.971, pg. 22
- 109.- El texto casi completo puede verse en OFICENA, "Memoria, -- 1.972" pg. 19, donde se refleja la satisfacción producida -- por la misma.
- 110.- Cfr. OFICENA, "Memoria 1.975", pg. 25; tres empresas de las
- 111.- que ha podido disponerse de información -CEPSA, LETASA, ER TOLA- representaban el 10% de la deuda de 1.976, y... del -- 20% de la de 1.977!
- 111.- Cfr. Ibidem, pg. 25
- 112.- Véanse los Discursos del Presidente en la Asamblea anual -- de 1.976 (ord. y extraordi.), 1.978, 1.979 y 1.980; ANAVE . "Marina ... 77", pg. 20, 21.
- 113.- Con razón se hace hincapié en la Resolución del Ministerio de Hacienda a la "... grave situación expuesta por esa Unión de Empresarios ..."
- 114.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 77", pg. 20
- 115.- Apréciase también el importante volumen de anulaciones de 1.972/73 y, sobre todo, de 1.976, prueba palpable del ambiente de crisis que se vive ya.
- 116.- Y así, mientras en 1.963 las del B.C.C. eran en 1.963 el -- 8,4%, el conjunto del sistema crediticio oficial era de 3,3 %; en 1.967 eran 2,4% y 6,0%; en 1.975, el 4,7% y 6,8%, respectivamente (datos de Memorias de ICMIP e ICO).
- 117.- Véanse en B.C.C., "Memorias (1.975 a 1.979)" las importantes desestimaciones que se producen.
- 118.- Práctica a la que tan acostumbrada está la empresa española, como es sobradamente conocido.
- 119.- Cfr. BOADO, L., "Discurso pronunciado con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen", o.c., (año 1.973), que -- manifiesta: "... si (los armadores no han mostrado mayor -- entusiasmo es por falta de una modalidad crediticia adecuada" (pg. 2019).
- 120.- A pesar de que, según el Gobernador del Banco de España, no faltara dinero en ningún momento (reproducido por S.L.M.M. "Estudio del sector", o.c.)
- 121.- APARICIO OLIVEROS (presidente, entonces de Astilleros Españoles), "Análisis del sector naval ante el Mercado Común", Boletín de Estudios Económicos, nº 80, Madrid, 1.970, pg. 422. Véase también "Fairplay International Shipping Weekly, London 19-I-78, pg. 7; CAMPOS MORDIAN y otros, o.c., p.64; CONSTRU NAVES, "Memoria 1.977", pg. 12 a 16, pg. 21.
- 122.- Cfr. EMPRESA NACIONAL ELCAÑO, Presidente de la, "Discurso ...", o.c., pg. 10 que advierte de un futuro donde se requiere "más capacidad financiera de las empresas"; del mismo modo, resulta ineludible ante lo advertido en la Primera parte sobre la tendencia a la concentración y centralización del transporte marítimo.
- 123.- Nos referimos a la liberalización del sistema financiero de la primera mitad de 1.981: si no se establece un sistema es

- pecial se coloca al sector ante una situación sin salida, cosa inimaginable, por otra parte.
- 124.- Un desarrollo interesante del papel de la financiación privilegiada lo constituye el trabajo de POLO, Gerardo, "La financiación, base de la Política de Marina Mercante", "OFICEMA", Marzo 1.977, pgs. 43-49; POLO, Gerardo, "La financiación, base de la Política de Marina Mercante", "Oficema", Diciembre 1.976, pgs. 11-19; POLO, Gerardo, "La financiación, base de la Marina Mercante ()", "Oficema", Noviembre 1.976, pgs. 25-29, POLO, Gerardo, "La financiación, base de la política de Marina Mercante", "Oficema" Octubre 1.976, pgs. 11-17; también, AGUILAR HARRISON, Mannel, -- "Consideraciones sobre el crédito Naval", "Oficema", Enero 1.975, pgs. 51-33

CUADRO 1

AYUDAS A LA FINANCIACIÓN DEL FUERZO

CANTIDADES RECIBIDAS POR CADA 100 pts. CONSTRUÍDAS

I. A FUEGO PERDIDO		19,92
-PRIMA A LA CONSTRUCCIÓN (a) ...	Antillero	9,0
-DESCRACCIÓN FISCAL (b)	Antillero	10,92
II. CRÉDITO NAVAL (c)	Armador	64,06
III. OTRAS (a)	Antillero	16,02
TOTAL		

Notas: (a) Limitaron el supuesto al predominante en nuestro país: 9% sobre el valor de la construcción.

(b) 12% sobre el valor, descontada la Prima a Construcción.

(c) Supuesto tipo: 20% sobre valor de la construcción una vez descontadas. Prima y Descripción Fiscal.

(d) Sólo para antilleros acogidos al régimen de construcción concertada, financiación del circulante sobre los años anteriores: 20% del valor de la construcción deducida Prima y Descripción.

VALOR DE LAS PARTES A LA CONSTRUCCION, MODIFICACIONES:

ANEXO II

CANTIDAD	Valor en pta. por tonelada construida	L.P.A. 1976	O. 23-5-1960	PLANES DE DISEÑO 1976-1977	O. 30-6-1976 y "MODIFICACIONES" 1977	O. 11-12-1978	O. 21-2-1979
CANTIDAD	Valor en pta. por tonelada construida	9% sobre valor	6%	9%	515 %	515 %	Con prima adicional hasta el 1%
	3	" "	4%	6%	3185 %	3185 %	
REVISION (años)		Si hay incrementos de precios			Si hay incremento de precios	NO es posible por incremento de precios	NO es posible por incremento de precios

(*) El valor inferior es para el supuesto en que el equipo propulsor sea de importación

Nota: Elaborado en base a las disposiciones que se citan.

Cuadro III

IMPORTE DE LAS PRIMAS A LA CONSTRUCCION NAVALPRESUPUESTADAS Y ABONADAS. 1945-1980

AÑO	PRESUPUESTOS 10 ⁶ pts.	ABONADAS 10 ⁶ pts.
1.945	16'3	—
1.950	16'7	—
1.955	40'9	—
1.960	137'7	—
1.965	550	—
1.970	—	1.000'0
1.971	—	1.239'4
1.972	2.895	2.884'6
1.973	3.161'4	—
1.974		2.813
1.975	3.912'8	3.093'2
1.976	4.002	3.015'2
1.977	4.040	2.874'0
1.978		3.080'3
1.979		
1.980		

Fuentes: "Presupuestos Generales del Estado".

"CTAS CONSOLIDADAS DE LAS ADICIONES. PUBLICAS"

CUADRO IV

PRIMAS A LA CONSTRUCCION CORRADAS Y PENDIENTES EN LOS

AÑOS: 1.974 a 1978.

	1.974	1.975	1.976	1.977	1.978
PRIMAS CORRADAS	- del año	1.554	1.741	1.274	210
	- anterior	2.383	2.299	2.663	3.711
	- Total	3.937	4.040	3.937	3.921
PENDIENTES	- del año	2.290	2.845	4.013	4.050
	- anterior	34	1	61	32
	- Total	2.643	2.846	4.074	4.082

Fuente: CONSTRUMAVES.

CUADRO V
ALGUNAS CONDICIONES DEL CREDITO NAVAL EN LOS SIGUIENTES
MOMENTOS DE SU APLICACION:

	Ley 4 1.959	L. P. R. N.º 100 1.956	O. 9-XI-60 1.960	31-7-63 1.963	20-X-66 1.976	D. 21-V-67 1.976	D. 31-X-68 1.978
CANTIA. % sobre valor de la Conat.	60 80 100	80	80	60 80 100	80	80	80
Interés %	2	2%	4 4.5	4 4.5	4.5 (B.P.) 5.5 (B.C.)	6.9 (B.P.) 8 (B.C.)	8
Prazo (años)	20 6	20 10	15 10	10 15 18-2	8	8-12	12/2 CA- RENDIA

Fuente: Elaborado sobre el texto de las disposiciones que lo aprueban.

CUADRO VI

BCC. VOLUMEN DE CREDITO NAVAL CONCEDIDO EN LOS AÑOS REFERIDOS A 1939-56
en millones de Pts.

Años	Concesiones Brutas (a)	Acumulado	Anulaciones
1.939			
1.940			
1.941	225		
1.942	301		2
1.943	484		99
1.944	482		405
1.945	217		8
1.946	135		14
1.947	118	1.962	7
1.948	534	2.496	108
1.949	260	2.756	32
1.950	331	3.087	489
1.951	842	3.929	133
1.952	1.371	5.300	3
1.953	691	5.991	118
1.954	1.054	7.045	93
1.955	1.168	8.213	298
1.956	464	8.677	215
1.957	4.483	13.160	427

Nota: Incluye también pesca y construcción naval. Sólo se trata de créditos de Construcción, no comprendiendo las concesiones crediticias de reconstrucción.

Fuente: Memorias B.C.C.,

CUADRO VII
 RIQUES MERCANTES CONSTRUIDOS CON CREDITO NAVAL 1.939-1.950 (31-XII-1.950)
 CONCESIONES DE CREDITO

N.º	Mixtos con casco de madera			Mixtos con casco de acero			Petróleos con casco de acero			Carga con casco de madera			Carga con casco de acero			TOTAL		
	TRB	Millones de p.s.	Nº	TRB	Millones de p.s.	Nº	TRB	Millones de p.s.	Nº	TRB	Millones de p.s.	Nº	TRB	Millones de p.s.	Nº	TRB	Millones de p.s.	Nº
4	495	1.43	24	133.42	341.4	4	32.200	148.0	132	32.102	90.3	288	318.072	1.65.0	472	276.213	1.947	
1	113	0.4	4	22.300	140.6	1	7.850	30.6	65	15.242	38.1	156	184.222	550.2	227	3225.774	759	
1	369	1.17	20	111.12	400.8	3	24.550	117.4	87	16.860	52.2	132	133.841	614.8	245	286.771	1.005	

CONCEDIDOS

ANULADOS

TOTAL

Fuente: Memoria B.C.C. 1.951. Elaboración propia

CUADRO VIII

ASIGNACIONES DE CRÉDITO NAVAL AL AMPARO DE LA L. P. R. N. M.
(en 10⁶ pta)

AÑOS	1.958	1.959	1.960	1.961	1.962	1.963	1.964	1.965	1.966	1.967
D. L. 29-X-56	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000					
D. L. 17-7-58						1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
O. 8-7-1.959		500	600	500	600		-600	-600	-600	-600
Orden comunicada a D.G.I.N.		400					-100	-100	-100	-100
O. 3-XII-1.960			700			-700				
O. 9-XII-1.960					400	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
O. comunicada 4-5-61 a I.C.R.N.					500					
O. M. H. 21(24) - 5 - 1.962						1.200				
O. " " 7-XI-1.962						400				
O. 31-7-1.963						1.200				
O. 31-7-1.963 (modern.)							150			
O. 20-XII-1.963 " "							50			
O. 17-XII-1.964								1.200	1.200	1.200
TOTALES	1.000	2.000	2.300	1.600	2.500	3.200	3.000	2.800	2.800	2.800 + 24.000

Fuente: Elaboración propia sobre datos de OFICINAY B. O. F.

A partir de 1.962 (inc) ya no van incluidas las asignaciones de pesca

CUADRO IX

B. C. C. CONCESIONES NETAS Y AUTORIZACIONES DE CREDITOS AL SECTOR
DE LA MARINA MERCANTE, 1.957-1.967 (10⁶ pts)

AÑOS	Concesio- nes netas	Autorizaciones			
		Total	Moderni- zaciones	I. P.R.M.M.	O. 20-X- 1.966
1.957	4.056	1.000	--	1.000	--
1.958	675	1.900	--	1.900	--
1.959	3.149	2.400	--	2.400	--
1.960	706	1.600	--	1.600	--
1.961	994	2.500	--	2.500	--
1.962	1.352	2.800	--	2.800	--
1.963	2.668	3.000	200	2.800	--
1.964	4.312	2.800	--	2.800	--
1.965	5.151	2.800	--	2.800	--
1.966	1.249	2.800	--	2.800	--
1.967	2.612 ^(*)	7.020	--	2.800	4.220
TOTAL	26.924	30.620	200	26.200	4.220

Nota: Hasta 1.961/62 inclusive se trata de concesiones netas a la Marina Mercante y Pesca. A partir de entonces sólo Marina Mercante. A las cantidades referidas hay que añadir unas pequeñas cantidades en concepto de modernizaciones - mercantes.

(*) A esta cantidad habría que añadir 2.511 millones de pts. concedidas ese año aunque no lo fuesen con cargo a ese ejercicio.

Fuente: Memoria I C M L P -1.967- pgs. 319 y 320 para concesiones y autorizaciones.

CUADRO X

FINANCIACION A LA MARINA MERCANTE POR EL BCC y LA
BANCA PRIVADA (en 10⁶ pts). 1.957-1.967. CONCESIONES NETAS

AÑOS	B C C			BANCA PRIVADA	
	Renovación	O. 20-X-1.966	TOTAL	O. 20-X-1.966	TOTAL
1.957	4.056	--	--	--	4.056
1.958	675	--	--	--	675
1.959	3.149	--	--	--	3.149
1.960	706	--	--	--	706
1.961	994	--	--	--	994
1.962	1.352	--	--	--	1.352
1.963	2.668	--	--	--	2.668
1.964	4.312	--	--	--	4.312
1.965	5.151	--	--	--	5.151
1.966	1.249	--	--	346	1.595
1.967	24	2.588	2.612	3.665	6.277
TOTAL	24.336	2.588	26.924	4.011	30.935

Nota: En las cifras de los años 1.957 a 1.961 una pequeña parte son créditos de pesca. Los demás, sólo Marina Mercante.

Fuente: Memoria del ICMLP - 1.967 pg. 320.

FINANCIACION AL MERCADO INTERIOR DE BUQUES MERCANTES
Y PESQUEROS POR B.C.C. Y B. PRIVADA Y CREDITO SOCIAL -
PESQUERO. - 1.957-1.987 (en 10⁶ pts).

Años	B.C.C.	B. P.	C.S.P.	Total
1.957	4.056		88	4.124
1.958	475		106	781
1.959	3.149		136	3.285
1.960	706		97	803
1.961	994	53	131	1.178
1.962	1.918	271	37	2.326
1.963	3.578	55	282	3.915
1.964	5.346		225	5.571
1.965	6.128		335	6.463
1.966	2.460	346	267	3.073
1.967	3.009	3.665	533	7.207

Nota.^e Son créditos pesqueros

Fuente: ICMLP. Memoria 1.987 pg. 320

CUADRO XII

TONELAJE PARA MERCADO INTERIOR DE BUQUES*
 FINANCIADO POR B C C y BANCA PRIVADA 1.957-1.967
 (en 10³ T R B)

AÑOS	B C C	Banca Privada	TOTAL
1.957	363	--	363
1.958	96,5	--	96,5
1.959	88,9	--	88,9
1.960	43,1	--	43,1
1.961	54,8	2,4**	57,2
1.962	55,5	14,4**	69,9
1.963	174,8	1,7**	176,5
1.964	219,0	--	219,0
1.965	269,2	--	269,2
1.966	108,0	9,7	117,7
1.967	110,6	250,1	360,7
TOTAL	1.583,4	278,3	1.861,7

Nota (★) : Mercantes y Pesqueros

(**) : Son buques pesqueros

Fuente: Memoria I C M L P - 1.967 pg. 318

CUADRO XIII
 CONCESIONES BRUTAS ANUALES Y ACUMULADAS
 DESDE 1.939 DE CREDITO NAVAL (*) POR EL B.C.C.
 (en millones de Pts.)

Años	Concesiones Brutas(*)	Acumulado
1.956	464	8.677
1.957	4.483	13.160
1.958	849	14.009
1.959	3.778	17.787
1.960	861	18.648
1.961	1.023	19.671
1.962	1.942	21.613 (**)
1.963	3.055	24.668
1.964	5.616	30.284
1.965	6.285	36.569
1.966	2.460	39.029

Nota: (*) Comprende mercante, pesquera y construcción naval.
 (**) AGUILAR HARDISSON, c. p. 17 da la cifra de 18.700 millones de pesetas correspondientes al período 1.939-1.962 que dista mucho de la aquí ofrecida en base a los datos de las Memorias del B.C.C.

Fuente: B. C. C. Memorias.

CUADRO XIV

PORCENTAJE ASIGNADO A CREDITOS Y EFECTOS ESPECIALES DENTRO DEL COEFICIENTE DE INVERSION DE LA BANCA

BANCA COMERCIAL		BANCA INDUSTRIAL	
A partir de	%	%	A partir de
10-7-71	7	7 [*]	10-7-71
30-4-74	9	8 [*]	30-4-74
31-XII-75	10	8,25	31-XII-74
31-6-76	10,8	8,5	30-6-75
31-7-76	11	8,75	31-XII-75
31-8-76	11,2	9	30-6-76
30-9-76	11,4	9,25	31-XII-76
31-X-76	11,6	8,25	30-4-77
30-XI-76	11,8	7,25	31-5-77
31-1-77	11,9	6,25	30-6-77
28-2-77	12	6,5	30-6-77
30-4-77	11	6,75	31-XII-77
31-5-77	10	7	30-6-78
30-6-77	9		
1-1-78	8,75		
1-3-78	8,5		
1-5-78	8,25		
1-7-78	8		
1-9-78	7,75		
1-XI-78	7,5		

Nota (*): % del coeficiente en total

Fuente: Boletín Estadístico del Banco de España

CUADRO XV
COEFICIENTE DE INVERSIÓN. DESGLOSE DE EFECTOS
COMPUTABLES: BUCQUES MERCADO INTERIOR. SALDO
A FINALES DEL PERIODO.

AÑOS	Cantidades en miles de millo nes de pts. -	Variación in terapual en %
1.972	29,7	--
1.973	37,6	26,8
1.974	52,4	39,4
1.975	67,0	27,9
1.976	73,2	9,2
1.977	71,9	-1,8
1.978 ^(a)	66,4	-7,6

Nota: (a) Octubre 1.978

Fuente: B. E. B. E.

CUADRO XVI PROGRAMA DE CONSTRUCCION Y RECONSTRUCCION PARA 1.988 y 1.989, Artº 48, de O.3-7-68

CLASE DE BIQUE	T. R. B.	Distribución porcentual del tonelaje	Max. porcent. crédito según valor del bue.	Plazo máx. de amortiz. en años.	Primas a la construcción	Degradación Física.
A) MADEREROS	37.000	7,1	80	10	100	100
B) FRIGORIFICOS	4.800	0,9	75	8	85	100
C) CLIMATIZADOS	19.600	3,8	80	10	100	100
D) LINEAS REGULARES Y TRAMPS	35.000	6,7	80	8	100	100
E) LINEAS REGULARES CONTINENTALES	20.000	3,8	80	10	100	100
F) SOBERANIA TRANSCADADORES	10.400	2,0	A DETERMINAR POR LA ADICION EN CADA CASO			
G) CARGATALE LIRRE	33.750	6,5	80	10	100	100
H) PORTAVIGILANTES (Cabo. y Lirre)	27.500	5,3	80	10	100	100
I) CEMENTEROS Y ALUMINEROS	7.000	1,3	80	10	100	100
J) TANQUES (Productos espec.)	3.250	0,6	80	8	100	100
K) PETROLEROS N.º 1 (Cabo. y Lirre)	15.000	2,9	85	8	75	100
L) BUCARRIERS	180.000	34,6	75	8	90	100
M) METANERO	22.000	4,2	80	8	100	100
N) BUTANERO	5.000	0,9	65	8	80	100
TOTAL	520.300					

870

CUADRO XVII
FINANCIACION DE LAS CONSTRUCCIONES DE BUQUES PARA EL
PERIODO 1.970-1.971. - Orden del 15-VII-1.970.

CLASE	T R B	Máximo crédito %	Plazo años	Prima const. %	Desgrava. Fiscal %
A) LINEAS REGULARES	40.000				
A.1. Portacontenedores		80	12	100	100
A.2. RO-RO		80	12	100	100
A.3. Portacont. mixtos y trans. capacitales		80	12	100	100
B) SOBERANIA Transbordadores	20.000	A DETERMINAR EN	CADA CASO		
C) CABOTAJE libre y transp. continental	40.000				
C.1. Carga seca		80	12	100	100
C.2. Carga líquida		65	8	75	100
T O T A L	100.000				

871

CUADRO XVIII FINANCIACION DE LA CONSTRUCCION DE LA FLOTA. ORDEN DE 31-7-1.972. Para el cuatrienio 1.972-1.975

CLASE	T R B	Distribución porcentual	Porcentaje máximo	Plazo máximo	Financiamiento Construcción %	Desgrava. Fiscal %
A) Petroleros	700.000	49,7	80	8	100	100
H) Buquearera	175.000	12,4	80	8	100	100
C) Carga seca	300.000	21,3	80	12	100	100
D) Portacuentenedores	45.000	3,2	80	12	100	100
E) Transloc. RUROS, Turist. :	100.000	7,1	80	12	100	100
F) Especiales	75.000	5,3				
F.1.- Frigoríficos			65	8	75	100
F.2.- G. Licuados			80	12	100	100
G) Salvamento	6.000	0,4	80	12	100	100
H) Remolcadores	6.000	0,4	80	10	100	---
I) Dragas y otras			60	8	100	---
J) Calmas y otros (no prop.)			60	8	50	---
TOTAL	1.407.000					

872

CUADRO XIX
BENEFICIOS CONCEDIDOS A LOS DISTINTOS TIPOS DE BUQUES
O. 30-6-1.976

	Crédito %	Plazo - amortiza- ción	Prima - const. %	Desecha- miento %
Cabrias, grúas flotantes, y demás auxiliares sin autopropulsión.	60	8	50	---
Dragas y demás autopropulsados	60	8	100	---
B. Tanques para derivados petroleros	80	8	100	100
Salvamento y turísticos	80	10	100	100
Remolcadores	80	8	100	---
Plantas industriales	80	10	100	100
No relacionados anteriormente	80	12	100	100

CUADRO XX

DEMANDAS Y CONCESIONES NETAS DEL "CONCURSO DEL MILLON" Y TOTALES (en millones de Ptas.)

A Ñ O S	1.979	1.978	1.977	TOTAL
A) DEMANDAS CONCURSO	6.014	7.060	87.364	100.438
B) DEMANDAS TOTALES NAVA- LES	130.683	41.775	104.907	277.365
C) CONCESIONES NETAS CONCUR- SO	1.790	15.714	37.292	54.795
D) CONCESIONES NETAS TOTAL	51.309	31.617	45.503	129.429
E) A/B por 100	4,6	16,9	83,2	36,2
F) C/D por 100	3,4	49,7	82,0	42,3

Notas: Las demandas son aquellas que entraron en el ejercicio. Datos re-
feridos exclusivamente a buques mercantes.

Fuente: Memorias del B.C.C.

CUADRO XXI
EVOLUCION DE LA DEMANDA DE CREDITOS DEL "CONCURSO DEL MILLON"

AÑOS	Solicitudes Pendientes a 1-1-	Solicitudes en- tradas en el - ejercicio	Total demanda	Concesiones, Brutas	Solicitudes de sestimadas y anulaciones	Solicitudes - pendientes a 31-XII-
1.977		87.364	87.364	38.383	4.396	44.585
1.978	44.585	41.775	86.360	15.714	39.413	31.233
1.979	31.233	6.014	37.247	1.790	32.147	3.310
TOTAL		135.153	124.000		75.956	

Fuente: Elaborado con datos de las Memorias del H.C.C.

CUADRO XXII

SALDOS A 31-XII DE CADA AÑO DE LOS CREDITOS A LA MARINA
MERCANTE Y TOTALES. AÑOS: 1967, 1970, 1975 y 1979. (en -
millones de Pts.). -

A Ñ O S	1. 967	1. 970	1. 975	1. 979
A) Mercante	20. 439	20. 851	23. 767	112. 997
B) Total	67. 554	82. 275	123. 045	324. 944
A /B por 100	30, 3	25, 3	19, 3	34.

Fuente: Elaboración propia sobre datos de las Memorias del B. C. C.

876

CUADRO XXIII

B. C. C. CONCESIONES NETAS DE CREDITO A LA MARINA MERCANTE Y TOTALES. 1. 970-1. 979). En 10⁶ Pts.

A	B	A / B
A Ñ O S	Concesiones netas a la Marina Mercante	Total Cto. Oficial. B. C. C.
1. 970	688	10. 124
1. 971	2. 574	15. 708
1. 972	3. 485	14. 388
1. 973	6. 255	17. 892
1. 974	10. 394	23. 844
1. 975	10. 452	42. 681
1. 976	19. 371	55. 50
1. 977	45. 505	99. 90
1. 978	31. 617	56. 42
1. 979	49. 988	85. 682

Fuente: Memorias B. C. C.

CUADRO XXIV
"CUENTAS DE CRÉDITOS". DETALLE POR CONCEPTOS DE LOS CRÉDITOS MERCANTE Y NAVAL: 1967-1.979 (en millones de Ptas.)
SALDOS A 31-XII

A. C. O. S.	1.979	1.978	1.977	1.976	1.975	1.974	1.973	1.972	1.971	1.970	1.968
NAVALES (a)	121.092	89.209	61.717	45.561	34.587	28.392	23.897	22.203	22.503	25.743	27.156
Navales	55	70	139	207	529	777	988	1.436	1.703	2.094	2.794
Renovación Flota	1.124	1.552	2.052	2.521	2.927	3.303	3.812	4.342	4.762	5.382	6.292
Buque O 20-X-66 (b)	62.187	45.041	33.760	22.806	14.791	8.806	4.810	2.424	2.296	2.834	1.524
Buque O 21-X-76	37.986	23.436	5.142	---	---	---	---	---	---	---	---
Nuevas dotaciones	3.119	3.306	4.200	4.772	5.519	6.369	7.495	8.558	9.582	10.470	11.887
Modernización flota	---	---	---	---	1	3	13	31	52	71	107
Buque O 29-X-76	8.100	4.143	8.176	6.110	---	---	---	---	---	---	---
Transformaciones y G. de Reparaciones	426	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
H) TOTAL C.TOS. MER- CANES	112.997	81.748	53.469	36.416	23.767	19.258	17.128	17.191	18.485	20.851	22.604
H A %	913	91,6	---	79,5	---	65,8	---	77,1	---	81,0	83,2

Notas: (a) Saldo que comprende el total de créditos a la Marina Mercante, Pesca y Construcción Naval. No está comprendida la cantidad correspondiente a O 29-X-76.

(b) Se refiere a los créditos de la línea de la Orden citada y de las sucesivas en aplicación de la misma. La última de las cuales es la de 30-VI-76.

CUADRO XXV

COMPOSICION PORCENTUAL DE LOS SALDOS DE LOS CREDITOS CONCEDIDOS POR EL B. C. C. AL SECTOR MARINA MERCANTE.
AÑOS: 1.967, 1.973 y 1.979.

AÑOS	1.967	1.973	1.979
Anterior a la Ley de 1.956	15.2	5.8	0.05
Programa de la Ley del 56	84.5	66.1	3.8
Ordinaria: O. de Octubre, 1.966	0.3	28.1	55.0
Extraordinaria: Concurso 1.976. Excepcional: Octubre, 1.976 Transf. y G. Reparaciones	---	---	41.2
TOTAL	100	100	100

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Memorias B. C. C.

CUADRO XXVI
B. C. C. DEMANDAS DE CREDITO NAVAL PROVENIENTES DE SOLICITUDES ENTRADAS EN EL
EJERCICIO Y DE OTROS ANTERIORES. En millones de Pts.

A Ñ O S	A			B			C			D		
	EJERCICIO ACTUAL	ANTERIORES	TOTAL	A / C x 100	CONCESIONES NETAS	D / C x 100	D / A x 100					
1. 972	4. 804	1. 852	6. 656	27, 8	3. 485	52, 4	72, 5					
1. 973	11. 995	1. 588	13. 583	11, 7	6. 255	46, 0	52, 1					
1. 974	24. 924	5. 654	30. 578	18, 5	10. 718	35, 0	43, 0					
1. 975	17. 162	14. 311	31. 473	45, 5	10. 452	33, 2	60, 9					
1. 976	33. 883	16. 860	50. 743	33, 2	19. 371	38, 2	57, 2					
1. 977	104. 907	22. 159	127. 066	17, 4	45. 303	35, 8	43, 4					
1. 978	41. 775	60. 649	102. 424	59, 2	31. 617	30, 9	75, 7					
1. 979	130. 534	56. 527	186. 811	30, 1	49. 988	26, 8	38, 3					

Fuente: Elaboración propia sobre Memorias B. C. C.

CUADRO XXVII

B. C. C. DEMANDA DE CREDITO MERCANTE. SOLICITUDES ENTRADAS EN EL EJERCICIO
POR LINEAS DE CREDITO. (En 10⁶ Ptas.)

AÑOS	1. 979	1. 978	1. 977	1. 976	1. 975	1. 974	1. 973	1. 972	1. 971	1. 970
O. 30-6-76	113.888	31.007	16.911							
Id. conser.	9.779	3.708	632							
O. 21-3-76	5.101	7.060	78.890							
Id. conser.	913		8.474							
O. 20-X-66				31.801	15.745	20.546	11.995	4.804	4.488	2.000
Id. conser.				2.082	1.417	4.378				
Transf. y G. Reparaciones	953									
T O T A L	130.534	41.775	104.907	33.883	17.162	24.924	11.995	4.804	4.488	2.000

Fuente: Memoria H. C. C.

CUADRO XXVIII
 DEMANDA TOTAL DE CREDITOS NAVALES Y MERCANTES DISTRIBUCION POR CONCEPTOS
 DE ESTOS ULTIMOS En millones de Ptas.

AÑOS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
NAVIALES										
Armas	187.063	102.635	127.929	36.638	40.395	18.426	10.230	--	--	--
Requis O 30-4-76	132.683	44.538	36.560	--	--	--	--	--	--	--
Id. consorcio	14.892	5.005	3.142	--	--	--	--	--	--	--
Id. O 21-V-76	31.172	46.483	78.890	--	--	--	--	--	--	--
Id. consorcio	8.075	5.162	8.474	--	--	--	--	--	--	--
O 20-10-66	--	--	--	45.199	27.590	22.280	13.583	6.688	--	2.000
Id. consorcio	--	--	--	5.544	3.883	8.298	--	--	--	--
Transfer y G. Reparaciones	2.189	1.236	--	--	--	--	--	--	--	--
MERCANTES	186.811	102.424	127.066	50.743	31.473	30.578	13.583	6.886	--	2.000
TOTAL										
NAVIALES	332.625	255.275	273.481	136.560	102.253	52.426	24.043	14.718	64,7	--
MERCANTES	186.811	102.424	127.066	50.743	31.473	30.578	13.583	6.886	--	2.000
TOTAL	519.436	357.699	400.547	187.303	133.726	82.994	37.626	21.604	64,7	--

Fuente: H. c. c.

CUADRO XXIX

CONCESIONES NETAS DE CREDITO MERCANTE

A N G S	1.979	1.978	1.977	1.976	1.975	1.974	1.973	1.972	1.971	1.970	1.969	1.968	1.967
C. 10-6-1.976	47.502	15.903	8.211										
M. CONSGRC.	--	--	--										
C. 21-5-1.976	1.790	15.714	37.292										
Id. CONSGRC.	--	--	--										
C. 20-N-1.966	--	--	--	18.810	10.160	10.718	6.255	3.485	2.574	668	4		
Id. CONSGRC.	--	--	--	561	292	--	--	--	--	--	--		
* Ingresos donaciones (M.M.)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
Modernizaciones...	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
Trasf. y G. Reparacio-	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
nes...	600	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--		
T O T A L	49.398	11.617	45.303	19.371	10.452	10.718	6.255	3.485	2.574	668	4	1.891 ^(m)	3.008 ^m

Notas: (a) Comprende 3.716 millones de crédito "excepcional", por G. de 29-X-1.976

(m) Comprende para 1.968 952 millones de Psa. de ejercicios anteriores; para 1.967, 2511 millones con ese mismo carácter.

Fuente: Memorias B.C.C.

CUADRO XXX
DEMANDA Y CONCESIONES DE CRÉDITO DEL B.C.C., TOTALES Y EN RÉGIMEN DE
CONSORCIO, EN LOS AÑOS SETENTA.-

AÑOS	A Concesiones nuevas en consorcio	B Demanda (a) en consorcio	C Concesiones nuevas totales	D Demanda (a) total	A/B	C/D	A/C	B/D
1.972	376	---	3.485	4.804		72,5	10,8	
1.973	3.730	---	6.255	11.995		52,1	59,6	
1.974	2.456	4.378 (8.298)	10.718	24.924 (33.378)	56,1	43	22,9	17,6
1.975	291	1.417 (3.883)	10.452	17.162	20,5	80,9	2,8	8,3
1.976	561	2.082 (5.544)	19.371	33.883	26,9	57,2	2,9	6,1
1.977	---	9.108 (11.816)	45.503	104.907		43,4		8,7
1.978	---	3.708 (10.167)	31.617	41.775 ¹		75,7		8,9
1.979		10.592 (20.787)	49.988	130.534		38,3		8,1

¹ Nota: La demanda es solamente relativa a las solicitudes del ejercicio. La cifra entre paréntesis se refiere a la demanda total: entrada en el año y pendiente de resolver perteneciendo a años anteriores.

Fuente: Elaboración propia sobre datos de las Memorias anuales del B.C.C.

Cuadro: 1111

CREDITOS ESPECIALES DE LA BANCA PRIVADA: BQUES PARA EL MERCADO
INTERIOR, 1.966 - 1.979 EN LAS DIVERSAS ETAPAS.

	COMPICIENTES	INVERSION	
	Saldo de créditos, billetes mercado interior, 10 ³ pta. a 31 - XII de cada año.	Variación anual 10 ³ pta.	BQUES Total op. especiales %
1.966			
1.967			
1.968			
1.969			
1.970			
1.971			
1.972	29'7		
1.973	37'6	7'9	21
1.974	52'4	14'7	20
1.975	67'0	14'6	20
1.976	73'2	6'2	16
1.977	71'8	1'4	13
1.978	65'2	6'7	11
1.979	57'1	8'1	9

FUENTE: Boletín Estadístico del Banco de España
 (B.E.B.E.) y c. p.

(Fondo XVI DEPT.)

AÑOS	REDESCUENTO			CONCEDIDOS	Variación anual. 10 ⁹ pts.
	Límites autorizados en el año. 10 ⁹ pts.	CREDITOS Saldo a fin de año. 10 ⁹ pts.			
1966	0'3				
1967	2'2	0'6			
1968	9'9	4'4			3'8
1969	15'4	9'9			5'5
1970	19'6	14'3			4'4
1971	31'7	14'4			0'1

SISTEMA BANCARIO. TIPOS LEGALES EN OPERACIONES ACTIVAS ESPECIALES.

ENTRADA EN VIGOR	INSPECCION	T.B. (a)	D. EFECTOS ESPECIALES	
			BOJES (b)	OTRAS LIRAS (c)
Hasta. 1-XI-1.964				
27-XI-1.969	0. M. 25-XI-1.967		4'5	5'5
22-VII-1.969	0. O.M. 21-VII-1.969	5'5	5	6
23-III-1.970	0. 21-III-1.970	6'5	5'1	6'4
23-I-1.971	0. 22-I-1.971	6'25	6'1	7'4
5-IV-1.971	0. 3-IV-1.971	6	5'85	7'4
22-X-1.971	0. 21-X-1.971	5	5'6	6'9
1-IV-1.972	0. 24-III-1.972		4'6	5'9
27-VII-1.973	0. 26-VII-1.973	6	5'9	
10-VIII-1.974	0. 9-VIII-1.974	7	6'9	6'9

(a) T.B. Tipo básico del Banco de España. El de redescuento estaba a partir de Orden de 27-XI-1.967 en el 4'5 % y antes, por Orden de 9 - VI - 1.961, en el 4'0%.

(b) Ruques mercado interior y exportación

(c) Descuento de efectos especiales en las restantes líneas.

Fuente: Banco de España

CUADRO XXXIII

B.C.C. ANULACIONES PRACTICADAS EN EL EJERCICIO, CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO ACTUAL Y A EJERCICIOS ANTERIORES. (en millones de Ptas.)

AÑOS	Concesiones Brutas del ejercicio	Anulaciones de ejercicios anteriores	Anulaciones del ejercicio actual	Total de anulaciones	Anulaciones "Conc. Brutas"
1. 979	52.309	617	2.321	2.938	5,6
1. 978	32.827	49	1.210	1.259	3,8
1. 977	46.596	286	1.093	1.379	3,0
1. 976	11.679	1.834	44	1.378	16,1
1. 975	10.458	133	6	139	1,3
1. 974	10.718	165	--	165	1,5
1. 973	6.446	421	191	612	9,5
1. 972	3.811	502	326	828	21,7
1. 971	2.574	13	--	--	0,5
1. 970	688	59	--	--	8,6

Fuente: Elaborado sobre datos de las Memorias anuales del B.C.C.

Cuadro: XXXIV
B.C.C. CUENTAS DE CREDITO. DEUDORES POR AMORTIZACIONES.
INTERESES Y COMISIONES; IMPORTANCIA EN EL SALDO DE LAS
CUENTAS DE CREDITO EN LAS LINEAS MERCANTE, NAVAL Y DE
CREDITO OFICIAL TOTAL CANALIZADO POR EL B.C.C.

A fines del periodo expresado en %	1.979	1.977
NAVALES	76'4	59'7
RECURACION FLOTA	28'2	20'4
HUQUES O. 20 - X - 1.966	9'6	8'8
" CONSORCIO	16'5	8'2
NUEVAS DOTACIONES	17'3	9'9
EXCEPCIONALES art. 37 O. 29 - X - 1.976	23'2	7'4
OTROS		
TOTAL MERCANTE (*)	10'2	9'0
TOTAL NAVALES (+ +)	11'13	9'0
TOTAL C.T.O. OFICIAL B.C.C.	8'8	6'6

NOTA: (*)cabe un pequeño margen de error derivado de la no desagregación
de la información en los años 1.950 en las memorias del B.C.C.

(+ +) incluye pesca y construcción naval.

FUENTE: Memorias del B.C.C. de 1.977 y 1.979.

CAPITULO XII EL MERCADO DEL TRABAJO Y SU EFECTO SOBRE EL CRECIMIENTO DEL SECTOR.

1.- INTRODUCCION.

Las favorables repercusiones de tener una mano de obra barata son lógicamente variables entre unos y otros tráficos, entre unos y otros buques. En términos generales, - puede decirse que tiene más incidencia en los buques menores y, entre los tráficos, en el de cabotaje. Respecto a éste precisamente ha de decirse que "paga" la aplicación de unos cuadros mínimos de tripulaciones que beneficia a los tráficos que usan buques mayores (petroleros, graneleros) y menos personal por TRB.

Las ventajas de una mano de obra barata son cuestiones singulares del país y del sector. Del país por cuanto la política general y laboral aplicada en los años del régimen anterior hace que los costes de mano de obra españoles sean inferiores a los de los países de su entorno físico y económico. Pero es que además las condiciones de vida y trabajo del sector han sido, también por lo general, más duras que las de otros sectores de producción del Estado español. Esta característica ocasiona en los países desarrollados un abandono de estos puestos de trabajo a los extranjeros a pesar de que exista una política restrictiva para con dicha mano de obra (Alemania ...).

Lo que habitualmente denominamos costes de personal de las empresas comprende en nuestro caso conceptos como: Haberes, Manutención, Asistencia Médica, Seguros Sociales,

Viajes de Tripulantes (traslado), Dietas de tripulaciones, gastos diversos de nómina (retribuciones extraordinarias por prolongación de jornada ...), Remuneración de Inspección y gastos de viaje de Inspección. Varía respecto a un centro de producción terrestre la importancia que aquí tienen gastos específicos derivados de la propia naturaleza del trabajo en el mar como el concepto "viajes tripulantes", los de "inspección" (que ha de desplazarse al centro de trabajo-domicilio, el buque) y los que resultan de "manutención" y "varios", estos últimos como consecuencia de las largas y peculiares jornadas de trabajo -en relación con tierra-, aunque en el mar hay unos sistemas de retribución especiales para este tipo de jornadas. La importancia relativa se centra en los conceptos de Haberes, Seguros Sociales y esa cuenta de "Varios" (que a veces incluye parte de la retribución complementaria personal o de puesto de trabajo y otras retribuciones calificadas de "voluntarias"). Conjuntamente, los gastos de personal vienen a representar en 1978 para un buque granelero tipo de 35.000 TPM alrededor del 47% de los gastos de operación y poco más del 15% de los costes totales. En un petrolero de 200.000 TPM, su incidencia es menor respecto a los costes totales, 9,8%, mientras que resulta menos diferente su importancia en el conjunto de los gastos de operación, alrededor del 42% (para mayores detalles véase lo ya expuesto en el apartado relativo a la estructura de costes de los distintos tráficos) -

(1). En el cuadro I presentamos la información de esos extremos, relativos a 1973/74; las diferencias entre ambas fechas se deben fundamentalmente a que entonces la "bondad de la mano de obra es

pañola" era mucho mayor y a que seguramente no se incluyeron en los 73/74 algunos conceptos menores del epígrafe "coste de personal"; también puede existir cierta discrepancia por el hecho de que la naturaleza de las fuentes por nosotros usadas -para conseguir mayores fletes en 1978- puede incorporar ciertos "errores" no espontáneos. En cualquier caso, queda clara la enorme -diferencia de efectos que acarrea una variación en los costes de mano de obra de unos buques y tráficos a otros y que aquellos -son menores cuanto mayor es el tonelaje del buque.

En términos generales está estudiado el efecto que un aumento de tonelaje tiene sobre la incidencia de los -costes de personal, disminuyendo cuanto mayor sea aquél pero en menor medida que otros costes. Una parte de la tendencia al alza de los salarios se atribuye a la contradicción objetiva entre el carácter nacional e internacional del sector: los tripulantes -tienden a aumentar sus salarios de manera que aumente su capacidad adquisitiva (o la equiparen) en su país y la tendencia de empresario es a reducir los costes de personal de modo que sean mayores sus beneficios tomando de referencia el país que produzca a costes más bajos en el mercado internacional. Parte de los incrementos de costes de personal de los últimos veinte años se deben a aumentos de espacio físico para acondicionamiento del personal. A pesar de todas las transformaciones experimentadas en -las técnicas de la navegación y aprovechamientos de economías de escala por tamaño de los buques, parece que no se ha producido -una variación sustancial en la entidad relativa de los costes de personal de los buques entre los años setenta y los de la época

de la navegación a vapor (2).

La utilización de dotaciones o tripulaciones españolas, el sometimiento a unos cuadros mínimos de personal en cada buque y el incremento de sus costes son, como ya se vió, - puntos en que pretende fundamentar el armador español de los últimos años la necesidad de protección. El tema, como casi todos aquellos esgrimidos como justificaciones proteccionistas, debe - ser cuidadosamente valorado para evitar incurrir en "errores de bulto" tan al uso. Para ello se proponen algunos criterios previos:

a) La ponderación de la incidencia del uso de unas tripulaciones u otras no se limita -en términos de costes- al salario, que también ha de considerarse en sentido amplio, si no otra serie de variables de más difícil medición, que afectan a las condiciones de vida y trabajo y pueden traducirse en menores costes; por ejemplo, la existencia de un régimen disciplinario que ahoga cualquier síntoma de protesta, implica, siquiera - sea a corto plazo (?), unos mayores costes; lo mismo puede decirse de prácticas o instituciones que eliminan la posibilidad de - mejora de sus condiciones de vida mediante el ejercicio de las - libertades sindicales, etc.

b) La comparación del nivel salarial realizada con lo dicho anteriormente, ¿con qué países ha de realizarse? Porque existen los llamados pabellones o "Banderas de Conveniencia" que, como se vió, basan uno de sus más importantes atractivos en la existencia de unas condiciones de explotación y opresión a la fuerza de trabajo incompatibles con los logros alcanza

dos por la clase obrera de los países desarrollados.

. El empleo de estos trabajadores, mucho más caros que los otros, significa que - al armador le compensa este mayor coste con la utilidad proporcionalada -en términos de mayor rendimiento, "lato senso- y da una idea del alcance de las consideraciones no estrictamente salariales.

c) Ha de huirse de comparaciones "desagregadas"; la utilización de tripulaciones más caras puede estar vinculada al disfrute de unos beneficios que el mercado no otorgaría. El armador español pudo en definitiva -y este argumento es válido para enfrentar a todas las "servidumbres" que manifiesta sufrir de imposibilidad de importación de buques, combustibles, etc.- haber optado por la alternativa de acogerse a los beneficios del mercado libre abanderando sus buques en países cuyos pabellones otorgaban esas ventajas, cosa que, como se sabe, no hizo más que anecdóticamente en toda su historia.

d) La proposición que aquí se formula, independientemente de otras consideraciones, apunta que los armado--res españoles disfrutaban de "mano de obra barata" incluso respecto a los Pabellones de Conveniencia, que la obligación de utilizar tripulaciones españolas y demás restricciones, lejos de - ser una discriminación negativa fué neutra en el peor de los casos -no perjudicial- y, en la mayor parte del periodo aquí estudiado, positiva, y que a su amparo se practicó una política de - protección; dicha protección se produce en términos de cualificación de la mano de obra a cargo del Estado, de supresión de cual

quier coste adicional derivado de posibles conflictos laborales mediante el sometimiento a condiciones de trabajo y disciplinarias de permanente estado de excepción y el disfrute de mano de obra barata en el alumnado en prácticas, entre otros, cuando menos hasta la segunda mitad de los setenta; la transformación del marco político e institucional español trasciende al sector en términos de una presión sindical singular con la aparición del Sindicato Libre de la Marina Mercante (en adelante SLMM) que se traduce en alzas salariales y aumento de los costes de personal en general, como consecuencia en gran parte de la explosión subsiguiente a la falta de libertades laborales del periodo anterior y que, por tanto no puede separarse de los beneficios que aquella misma situación supuso antes en condiciones netas -ponderando rendimientos y costes por trabajador-, la diferencia entre los actuales costes de mano de obra españoles e internacionales no es tan notablemente negativa como para necesitar una ayuda extraordinaria, pero una opción liberalizadora del sector permitiría cierto aligeramiento de la presión de este capítulo de costes.

Ese mercado de trabajo tan extremadamente controlado definiría una situación de ventaja a favor de esta actividad en España (frente al exterior) en términos similares y superiores a los del resto de las actividades económicas: costes de personal bajos, estabilidad, nula conflictividad a corto y medio plazo ... A cambio de ello se imponían ciertas limitaciones. Pero, ¿cuáles eran en realidad las restricciones que se imponían al armamento español al tener que contratar tripulaciones españolas y qué carácter tenían?. Si el control del mercado define -

una situación de menores costes de personal, lo de menos es si ese personal ha de ser español o no; la necesidad de contratación de tripulaciones nacionales es una práctica mayoritaria de los Estados respecto a los buques que enarbolan su bandera que se da incluso en los de nuestro entorno (de la OCDE) cuyas condiciones de trabajo y salarios no les hacen especialmente aptos para competir en esta línea (los países europeos que han venido utilizando mano de obra extranjera en cantidades apreciables han sido Noruega, Alemania, Holanda, Inglaterra, Dinamarca y sobre todo en los últimos años Grecia; sin embargo, la tendencia apreciable en todos esos países excepto en el último es precisamente hacia el "desalojo" de las mismas tripulaciones extranjeras, como veremos). Las implicaciones negativas de esa "cautividad" aumentarían si el nivel de capacitación y rendimiento fuera inferior, - cosa que no sucede según declaran los armadores. Al existir la posibilidad de emigrar, aquella restricción impide que los precios de la mano de obra en el mercado interior estén muy por debajo del mínimo del mercado internacional; en teoría, el límite estará en el mínimo internacional más los "costes de salida".

En cuanto a los cuadros mínimos, efectivamente podrían suponer una restricción importante si existiesen solo en nuestro país o si las tripulaciones exigidas fueran cualitativamente superiores a las "normales" en la práctica de los demás Estados -práctica también generalizada- o a las consecuentes a un nivel básico de seguridad; los dispositivos arbitrados por la legislación española y la aplicación de los mismos por una Administración muy compenetrada con los armadores impedirán que

tales diferencias sean significativas e incluso harán que ni siquiera se produzcan.

¿Cuáles han sido los principales problemas - planteados en este apartado?. Hasta los primeros años sesenta no puede decirse que hubiera en realidad problemas importantes relacionados con las tripulaciones dada la vejez de la flota y la congelación de cualquier avance social; ello no quiere decir que los armadores no planteasen "quejas", que lo hicieron, sobre todo en la segunda mitad de los cincuenta contra las subidas sa lariales y por la reducción de los cuadros mínimos, prolongándo se hasta 1964 a medida que iban entrando en funcionamiento las nuevas unidades del Plan de Renovación de 1966, porque lo difícil (ya se ha visto) es encontrar situaciones sin quejas por par te de los armadores, sino que éstas objetivamente carecían de so lidez. En la década de los sesenta, en algunas especialidades - como "técnicos" hubo problemas a finales de los 50 (3), y hasta los últimos años del setenta, gran parte de las dificultades gi rarán en torno a las importantes reducciones de oferta de mano de obra que trae consigo la emigración de titulados a buques de ban deras extranjeras (4) -en muchos casos de "Conveniencia"- y las peores condiciones de su permanencia en España. Este problema, que será más agudo en los primeros setenta, y la perseverancia de los armadores en presionar a la baja los costes de personal - darán lugar a la adopción de una serie de medidas de reducción - de las necesidades de mano de obra y de abaratamiento de costes de personal; entre las primeras, la aprobación de nuevos "cuadros Mínimos", de habilitaciones, la autorización de reducciones por

circunstancias especiales (ampliamente usada) ...; y entre los segundos, además de las generales medidas de control sobre el mercado de trabajo que permitían unos salarios más bajos, las autorizaciones de utilización de mano de obra gratuitas y las mismas habilitaciones.

A partir de la segunda mitad de los setenta, a partir de los años 1977 y 1978, se produce una variación cualitativa en el papel del factor trabajo, apreciable en un encarecimiento relativo de este recurso y en la pérdida de buena parte de la "ventaja" anterior. Los datos más importantes que conforman el cuadro de la nueva situación son:

a) Como consecuencia de la transformación política del país y del despertar de la conflictividad laboral del sector (que cuaja en la formación de un Sindicato unitario y potente), se produce un importante aumento de los costes salariales y en general de los de personal a través de la mejora global en las condiciones de vida y trabajo en los buques españoles (reducciones de jornada extraordinaria, aumento de vacaciones y participación ...); las lógicas contradicciones entre empresarios y trabajadores ocasionan una conflictividad sesgada al alza ante la falta de diálogo anterior por ambas partes (aunque sus implicaciones fueran bien diferentes entonces para unos y otros).

b) La presión del Sindicato Libre de la Marina Mercante pondrá en tela de juicio también ciertas irregularidades en las dotaciones, habilitaciones y reducciones autorizadas o consentidas por la DGN, como consecuencia de la presión que a su vez sufre la oferta de trabajo de un mercado internacional

que no solo no admite nuevas salidas sino que "devuelve" una por
ción importante de las anteriores salidas al exterior, y de unos
sectores afines -pesquero y constructor- que desalojan fuertes -
cantidades de mano de obra perfectamente capaz para el empleo en
la Marina Mercante.

El planteamiento de empresarios y trabajado--
res -a través de sus respectivas organizaciones de clase- girará
en torno a aquellos problemas y también a los de su propia conso
lidación, cuestionada en el caso de los trabajadores por la divi
sión que se produce en sus filas en el Congreso de 1978 y la uti
lización que de la misma hace la patronal apoyando la opinión -
"moderada" de UGT frente a la "radical" del S.L.M.; cuestionada
también la de los empresarios por las secciones que tuvieron an-
teriormente el control de la Organización de un modo exclusivo.
ahora desplazadas de la cúspide del poder, y de la presión de -
distintos armadores no muy conformes con la utilización que del
aparato -ANAVE- se está haciendo por los nuevos grupos dominan-
tes.

2.- DATOS DEL MERCADO DE TRABAJO: EMPLEO, PRODUCTIVIDAD, SALA- RIOS, CONDICIONES DE TRABAJO Y ACCIDENTES.

2.1.- Evolución de empleo y productividad.

La información de la población laboral a media
dos de 1977 en base a su situación de alta en la Seguridad Social
-régimen especial del I.S.M.- que aparece en el cuadro II, permi
te chequear el estado de las fuentes de información sobre pobla-

ción empleada porque, a pesar de la inexistencia de dificultades aparentes, no existe una información estadística no contradictoria en materia de empleo de trabajadores mercantes en España; lo que se ofrece a continuación disiente entre sí de acuerdo con las fuentes utilizadas, OCDE, INE, ONU (Véase cuadro III). En cualquier caso parece que no hay problema para poder afirmar que también en España se produce el estancamiento en la utilización de mano de obra que se da en la mayoría de los países marítimos, con el consiguiente aumento de productividad cualquiera que sea el indicador utilizado; del mismo modo, puede afirmarse que en 1979 tiene lugar el más grave de los retrocesos de la ocupación, como manifestación de un fenómeno generalizado en los países marítimos industrializados que viene arrastrándose desde 1975 y que tiene en los trabajadores extranjeros sus primeras víctimas.

Los colectivos en que se concentra la población empleada son "pasaje", "petroleros", "carga seca" y "bulk carriers" que juntos globalizan algo más del 70%, véase cuadro IV.

El paro es una de las características de la segunda mitad de los 70. Las estadísticas de paro registrado ofrecían a finales del primer cuatrimestre de 1979 un nivel del 10% sobre la población activa del sector y un crecimiento del 78,6% respecto a abril de 1978, cifras harto elocuentes de la gravedad del problema (a primeros de 1978 el paro registrado en M. Mercante se situaba por encima del 5% mientras que el del "agregado" transportes y comunicaciones apenas llegaba al 2%). (5)

En el cuadro V se ofrece una información de cierta utilidad sobre la estructura de edad de la población ac-

tiva referida a todo el colectivo de trabajadores del mar sobre una muestra tomada por el I.S.M., suficientemente representativa que, aparte de informar sobre la caída de esa actividad para trabajadores de edades superiores a los 45 años y de la concentración en los estratos comprendidos entre los 20 y 30 años, aña de su tendencia a concentrarse en los estratos más jóvenes. En cuanto a las categorías profesionales que forman los grupos más numerosos, en el cuadro VI aparece su concentración en el estrato de maestranza y subalternos y la diferencia ligeramente apreciable con algún otro país.

Uno de los datos indicativos de la tecnificación de la flota viene dado por la relación existente entre oficiales y resto del personal. De acuerdo con los datos del cuadro VII el caso español sería uno de los menos tecnificados.

Como indicadores de "productividad", el cuadro VIII sobre relaciones de toneladas transportadas, toneladas milla y población, y el índice, expresado en toneladas de peso muerto por tripulante, para diversos años, permite concluir afirmando - el importante aumento de productividad -en los términos así expresados, particularmente en los años setenta- y la "mejora de posiciones" de España respecto a varios de los más importantes países marítimos, cuadros IX y X.

2.2.- Salarios.

Sobre la evolución experimentada por los salarios cabe recoger aquí las siguientes consideraciones:

a) Su inferior nivel en relación con los habituales en el mercado internacional, como reconocerán los propios armadores (6), que constituye la más importante de las razones - de la emigración.

b) Los ingresos que podría obtener el trabajador eran relativamente superiores a los de trabajos análogos de tierra -aunque fuera a costa de mayores jornadas y peores condiciones-. lo que estimuló siempre la afluencia de personal en -- cuantía suficiente hacia las tareas de la navegación.

c) Existía una notable diferencia de ingresos dentro de los trabajadores mercantes entre empresas que poseían algún tipo de connotación pública y las demás; para ser más preciso, los salarios habituales en empresas como la subvencionada CIA. TRANSMEDITERRANEA hasta el momento de ser adquirida por el Estado y CAMPSA, en algunos momentos de su historia, eran muy inferiores a los de las demás lo que les haría sentir más agudamente en su momento la falta de personal titulado y generalizar un sistema de retribución poco ortodoxo que limitaba con la tolerancia al contrabando como forma de paliar aquella insuficiencia de salarios; parece que en el caso de la primera empresa el trabajo sólo resultaba finalmente aceptable -incluso en esas condiciones- por los trabajadores que vivían en los centros urbanos de las cabeceras de línea (Valencia, Canarias, ...) (7).

En 1964, por ejemplo, se pagaba en España a - un oficial de máximo rango 7.800 pts. mensuales (4.000 de sueldo más 3.800 de gratificación), mientras que el sueldo base de ese mismo capitán en un buque de bandera Panameña, sería de 35.000 -

pesetas mensuales, al que añadir las gratificaciones; esta situación se daba en todas las categorías profesionales con ligeras variaciones (8). Diez años después, en 1974, las cosas no habían cambiado demasiado, cuadro XI.

Las transformaciones experimentadas en el mercado de trabajo español en la 2ª mitad de los setenta dan lugar a cierta pérdida de competitividad en estos recursos, como se desprende del cuadro XII que, aunque debe tomarse con reparos, tiene sin embargo, valor orientativo; a fines de 1978 los costes de personal de un buque tipo de 35.000 TPM era según los armadores (9), de poco más de 43 millones, mientras que con los datos del cuadro resultaría que un buque de menos de la mitad de ese tonelaje tiene, un año y medio después, un coste bastante superior a aquél.

2.3.- Condiciones de vida trabajo y los accidentes en la mar.

¿Qué otras características posee la condición de los trabajadores del sector que, junto a los salariales y de productividad, permiten configurarla como ventajosa para el proceso de acumulación?:

a) rasgos objetivos derivados de las condiciones materiales en que se desenvuelve la actividad marítima en general; aislamiento entre los distintos centros de trabajo/buques cierta marginación de la marcha normal de la vida en la sociedad de la que se proviene, jornadas de larga duración, relativa elevación de la siniestralidad.

b) las mismas características "objetivas" señaladas anteriormente tienen más trascendencia cuanto menores posibilidades se ofrecen a los tripulantes de salvar esa enorme distancia que separa a sus vidas de la de tierra.

c) rígida estamentación en los barcos, considerada "normal", que en las condiciones sociales y jurídicas de nuestro país se perfilan como patológicas; la diferencia entre oficialidad -de máquinas o puente- y el resto del personal es uno de los ejes sobre los que se basan las relaciones de "convivencia" en los buques.

¿Cual sería en este sentido, la singularidad de las condiciones de trabajo de los marinos mercantes españoles frente a sus colegas de otros países e incluso frente a los trabajadores españoles de tierra?. Respecto a estos últimos, que el "régimen" en que se desenvuelven los mercantes ha sido hasta muy recientemente militar en lo disciplinario con la disposición de una menor capacidad de transformación de su situación laboral (por lo anterior en gran parte) y el aislamiento y dispersión en que se desenvuelve. Respecto a sus homónimos extranjeros, las diferencias estriban también en lo anterior y, como rasgo general, la carencia de las mínimas libertades laborales, que inspira toda la situación de los trabajadores españoles, así como el sistema de control salarial.

Las condiciones de explotación y opresión definidas por el "marco" anterior se aprecian en unos costes laborales muy inferiores a los que resultarían de ser otro el sector u otro el país, y concretamente en la presencia de unos salarios

muy bajos y la más completa ausencia de conflictividad. Pero des de el punto de vista del trabajador existen otras desventajas de trabajar en barcos españoles que unir a los bajos salarios y pési mas condiciones de vida y trabajo, entre las que se encuentra la siniestralidad y, en menor medida -trascendente sobre todo para - los oficiales y personal técnico-, la ausencia de posibilidades - de formación y promoción profesional a través del empleo dada la vejez de los buques y la nula voluntad por parte de los armado-- res (10).

La verificación de todos estos rasgos se pro duce en el fenómeno de la emigración, válvula de escape ante la imposibilidad de otra salida en el interior; una emigración que, como veremos, no tiene mucho que ver con la que se produce en los trabajadores de tierra -no sólo por sus peores condiciones- donde se trata más de la respuesta al doble problema de carencia de empleo aquí y mejores condiciones salariales en el exterior; en la Marina Mercante sólo se dará esta última a partir de los primeros sesenta (11).

Suele aceptarse por los expertos que la gran mayoría de los accidentes de los buques se deben a "errores humanos", expresión amplia y vaga que los mismos expertos estiman es función de una serie de variables de indudable "trasfondo económico", a saber: falta de atención, relaciones imprecisas entre el capitán y el piloto, ineficacia en el puente de mando, mala ac tuación operacional, forma física deficiente, mala vista, excesiva fatiga, excesivo uso del alcohol, cambio continuo del personal, elevado nivel de posibles riesgos, insuficiencia de faros y bali-

zas, mal uso del radar, inseguridad en la utilización de señales acústicas e insuficiencias de la reglamentación sobre la navegación (12). Independientemente del acuerdo sobre la diferente importancia que se estime posee cada una de esas "causas", resulta indudable el escaso peso del componente aleatorio o casual. Frente a los enfoques tradicionales en la materia empeñados en abordar el fenómeno de la siniestralidad como un resultado absolutamente aleatorio, casual e independiente de otras variables, estudios más rigurosos intentan explicarla -como primer paso para una adecuada erradicación del mismo- a partir de que "... es en las condiciones de vida y trabajo de los hombres de la mar donde se encuentran las raíces de toda la problemática de la siniestralidad laboral de los marinos. La hostilidad de la mar por un lado y las condiciones de vida y trabajo por otro es lo que determina un elevado índice de peligrosidad para el trabajador de la mar y, lógicamente, una alta tasa de accidentes de trabajo" (13). Detrás de esas condiciones de vida y trabajo hay, evidentemente, -unos costes de personal. Por otra parte, siendo la Seguridad Social del Mar uno de los regímenes especiales deficitarios de la Seguridad Social, podría hablarse de una protección real al sector a través de la financiación que se realiza de necesidades de este régimen mediante transferencias de los otros que componen el Régimen General.

El aumento de la siniestralidad tiene importantes implicaciones negativas para la sociedad -pérdida de vidas humanas, invalideces, daños ecológicos ... -que no coinciden necesariamente con los costes privados de las empresas aunque también

para ellas puede ser de interés su reducción por los costes privados que los accidentes traen a veces consigo: paralizaciones del buque, sustitución de personal e incluso aumentar el coste de la póliza del seguro de buque. Con todo, el principal afectado es, evidentemente, el trabajador que lo sufre o está expuesto a ello (14).

Que la mar es medio hostil y de por sí genera dor de una mayor propensión a la siniestralidad -desde otro enfoque, que requiere una acción más contundente, mayores medios, etc. para contrarrestarlo-, se aprecia en el hecho de que, por lo general, sus índices suelen ser superiores a los de la gran mayoría de los restantes sectores de tierra en casi todos los países (15) y desde luego en España -véase cuadro XIII-. Lo que sin duda era menos conocido y desde luego resulta más "chocante" es que los accidentes de trabajo en la Marina Mercante son más frecuentes que en la pesca y, por ende, que en los demás sectores comparados anteriormente, cuadro XIV, al menos en el conjunto de los accidentes mortales. No se aprecian, por lo demás, grandes avances en la reducción de la siniestralidad del trabajo del mar en términos totales ni de gravedad, cuadro XV.

La edad de los buques afecta, lógicamente, a su siniestralidad. Las cifras aquí presentadas son ilustrativas, dentro de lo contradictorio de las mismas, del "estado de la cuestión" accidentes de trabajo recientemente no tienen nada que ver con las presumiblemente más elevadas que debían darse antes de los setenta en que a una menor protección jurídica y social del trabajador en esta esfera se unía la mayor vejez de los buques y

su peor dotación técnica.

3.- LA EMIGRACION COMO RESULTADO.

Tres observaciones parecen importantes al - analizar el fenómeno emigratorio; una, que la mejor retribución "global" en el exterior debe compensar también la desventaja de tocar puerto más frecuentemente por lo general, que suele conllevar el navegar en buque español; otra, que trabajar en buque español ofrece, por lo general, unas condiciones de comunicación, "lato senso" mayores que en buque extranjero, máxime si éste - pertenece a pabellones de conveniencia donde suelen juntar en un mismo buque distintas nacionalidades; los problemas de la emigración de marinos mercantes (titulados) española se reducen básicamente a insuficiencia de titulados para puente, radio y máquinas.

Las cosas podrían resumirse más o menos de - la siguiente manera (15): hasta fines de los años cincuenta la presión a la salida emigratoria, todavía no muy elevada, será resultado fundamentalmente de la falta de empleo en los buques españoles dado el escaso número de la flota española como consecuencia de la guerra y su reducida renovación. Las banderas más próximas (europeas o latinoamericanas) no demandaban mayores tripulaciones, y en los pocos países en que podía existir alguna, las - condiciones no eran tan ventajosas. Las cosas cambian radicalmente en los últimos cincuenta y primeros sesenta como consecuencia del fuerte tirón de la flota mundial y en particular en los pabellones europeos y algunos latinoamericanos (destaca entre éstos -

el papel de la Naviera GRAN COLOMBIANA que absorbió una ingente cantidad de oficiales españoles, años más tarde sustituidos por nacionales o de otros países latinoamericanos). El flujo de salidas emigratorias no cesará hasta la segunda mitad de los setenta.

Es, así, a partir de los primeros sesenta, - que coincide también con un cierto crecimiento de la flota española, cuando cambia la motivación de la salida emigratoria, siendo desde entonces una cuestión de mejores condiciones de vida, - trabajo y salarios. De ahí también que en la década del sesenta y mitad de la del setenta se planteen en España problemas de insuficiencia de oficiales que darán lugar a:

a) autorizar la cobertura de algunos puestos de oficiales con personal proveniente de la rama de formación profesional.

b) acelerar la reducción de los cuadros indicadores de personal.

c) práctica de desdotaciones.

d) aumento de número de titulados.

e) empleo abusivo de estudiantes en periodo de prácticas, en puestos de oficial ya formado.

f) medidas restrictivas a la libertad de emigración para esos mismos tripulantes en prácticas.

Sin perjuicio de la atención que dedicaremos a esclarecer esos distintos instrumentos, consignamos la enorme dificultad de conocimiento de la población emigrante del sector, citándose la de 30.000 como más razonable a fines de 1.974; de -

ellos, la tercera parte serían oficiales y su destino, en sus dos terceras partes, Banderas de Conveniencia (17).

Varios indicadores aproximados apuntan el descenso de la emigración mercante en la segunda mitad de los seten-ta; entre ellos las cifras del Instituto Español de Emigración - (18) y las del I.S.M. sobre personal acogido a convenios especiales en materia de asistencia social y sanitaria (19), cuadro XVI.

Las remesas de estos emigrantes, aunque hay - cierta discrepancia respecto a sus cifras precisas, oscilaban en 1973 entre los 11 y 13.500 millones de pesetas según unos (20), y entre 15 y 18.000 millones según otros (21); son en cualquier ca- so notables como se deduce de su comparación con las 19.900 millo- nes de pesetas de déficit de la Balanza de Fletes de ese año (en pesetas corrientes); la mitad de aquellos ingresos, según las mismas fuentes, se refieren a remesas de oficiales (de puente y má- quinas).

La crisis de actividad de los setenta y el - consiguiente desplazamiento de buques a Banderas de Conveniencia ha traído consigo una grave erosión de la ocupación mercante. En los países marítimos de Europa Occidental se ha centrado sobre todo y en primer lugar sobre los no nacionales; en este proceso es de destacar el caso de Inglaterra, Holanda y Alemania, países que se distinguían tradicionalmente por utilizar abundante mano de - obra extranjera (entre otras, española), que en los dos últimos - años de la década del setenta descendieron en un tercio -Inglate- rra- ó un 20% -Holanda y Alemania-, frente a caídas muy inferio- res en la ocupación de nacionales (22).

Este mismo proceso de retorno, característico de la crisis, en la práctica totalidad de los sectores, constituye precisamente uno de los flujos que, unido al exceso de mano de obra de astilleros y pesca, pudiera trasladarse al sector mercante presionando con la generación de un mayor exceso de oferta de mano de obra (23).

Relacionado con el problema de la emigración y aún cuando no es objeto de estudio en este trabajo, está el tema del papel de las Agencias de Embarque, verdaderas oficinas de empleo en el exterior que infringen lo dispuesto sobre la materia tanto por la O.I.T. (1920, pronunciándose en el mes de Julio: "la colocación de marineros no podrá ser objeto de un comercio ejercido con un fin lucrativo por ninguna persona, sociedad o empresas"), como por las normas que regulan la actividad emigratoria en nuestro país (24).

4.- LOS PROBLEMAS PRESENTADOS Y LA OPINION DE LOS ARMADORES.

A pesar de la inferioridad relativa de los costes de personal para el mercado interior, los armadores no dejarán de quejarse para conseguir incluso unas condiciones que reduzcan o frenen la subida de aquellos (véase entre otros casos las manifestaciones del Presidente de OFICEMA en las Asambleas de 1962 y 1967), y la propia Administración utilizará la coartada de aquellas subidas para justificar otras medidas de apoyo, como la subida de fletes de 1957, un gran número de las que se producen en la década de los sesenta y desde luego las posteriores a 1973 (25).

La aprobación de la Reglamentación de Trabajo en 1962 cayó como una bomba porque al parecer se había producido cierta desconexión entre el Ministerio de Trabajo y los armadores; éstos se quejaron duramente de aquella aparición porque su aumento de salarios era fuerte denunciando que la misma podía "impe-
dir navegar a muchos de nuestros buques, con perjuicio directo a las tripulaciones" (26), advirtiéndole que los salarios "... de nuestros tripulantes (si bien) son generalmente más bajos que los que rigen en los países tradicionalmente marítimos ... (son) muy superiores a los del resto de la nación española ... " (27); con aquella "contestación" consiguieron que la Administración diera -
cierta marcha atrás en la Reglamentación (28).

En el I Congreso de la Marina Mercante, en mayo de 1963 el centro de atención se cifraba en la reducción de -
los cuadros mínimos, como adaptación a las técnicas modernas de -
los buques, la simplificación del farrago administrativo que con-
llevaba la Reglamentación y de otras revisiones (29). Más amplia-
mente:

- intentando reducir los cuadros mínimos, basándose en los adelantos de la técnica, pues "... uno de los -
graves problemas del armador español ... ha sido el desánimo de -
introducir mejoras que no le iban a permitir reducir su personal
aún cuando al introducir esas mejoras se iba a producir una mejor
remuneración y un trabajo más racionalizado del tripulante" (30).

- planteando la necesidad de simplificar el -
aparato legal en materia laboral que presiona negativamente aumen-
tando los costes de administración de las empresas (elaboración -

de complejísimas nóminas, etc.) (31).

- quejándose de las fuertes subidas salariales de junio de 1962 (32) que utilizarán incluso como argumento para la necesidad de subvencionar otros costes (el de combustible).

En el tema laboral, la concepción de los armadores españoles representa uno de los ejemplos de la ideología paternalista de la época anterior: no se trata según ellos de -
 "" ... suponer que solamente se han mirado una parte de los problemas, olvidándose del resto del cuerpo social y de los otros -
 elementos que integran la Marina Mercante ... En las épocas de buenos fletes ... las tripulaciones, por medio del sobordo, han participado en estos beneficios ... Ahora (1963), en momentos en que el armador atraviesa la crisis, la Reglamentación de junio de 1962 cubre con la garantía del cien por cien de los sobordos, las posibles bajas que tanto perjudicaron al armador ... solicitudes justas y lógicas ... (pero inaplicables a la Marina Mercante, porque a diferencia de una fábrica, para el barco) los fletes están determinados en el mercado mundial, fuera de toda voluntad del armador ..."" (!!!) (33).

El problema de la falta de personal quedaría de manifiesto, así como la necesidad de adoptar algunas medidas - que aparecerían en la Orden de 1964 sobre cuadros mínimos:

"" Que la escasez de personal en todas las especialidades técnicas una vez comprobada la realidad de tal circunstancia y bien investigadas sus posibles causas ... sea suplida por titulados de un título inferior a los que se provea de una



autorización temporal y provisional ..."" (34).

"" Como posible solución a estos problemas ..., debidos a las salidas de marinos españoles a barcos extranjeros ..."" (35).

"" Con el fin de solucionar sus problemas - ... incluidos la escasez de personal técnico de máquinas marinas ..."" (36).

Todas aquellas "sugerencias" tendrían cumplida satisfacción en la Orden de 1964 reguladora de cuadros mínimos.

A pesar de que el Primer Convenio General de la Marina Mercante de 1977 supuso un importante aumento de los - salarios y demás costes de personal, no sería muy mal recibido - por la patronal, que lo encajaría como "" ... logro ... (de un) positivo diálogo entre los representantes laborales y los empresarios ..."" (37). El primer embate serio se acometería a media dos de 1979 en el momento de la Asamblea anual y de la presentación de la Memoria de 1978; en la primera se hablaría de - que "" ... el marco de las relaciones laborales exige una profunda transformación de adaptación a pautas europeas hoy todavía lejanas"" (38); en la segunda aparecerán quejas sobre algunas singularidades del caso español en materia de "" ... focos ... de - tensión ... que enturbian las relaciones laborales ... petrifica ción de plantillas ... de los astilleros"", planteando implícitamente la conveniencia de liberalizar la contratación de tripulaciones extranjeras al hablar de que el sector debe quedar en el futuro "" ... desvinculado de la política de sus sectores suminis

tradores de recursos ... (confiando en que) el empleo de tripulaciones continuaría recayendo básicamente en marinos españoles, - pero superando ... una etapa de desarrollo infantil anterior .." (39). En 1980 las cosas se plantearán en términos más "razonables" de aspirar a una reducción del número de tripulantes por - cada buque (40).

Una ampliación sobre las quejas concretas de los armadores en los más recientes años la ofrecerá al parecer de los armadores más afectados, los de buques de menor tonelaje (41). Sus planteamientos van encaminados a conseguir una reducción de - los cuadros mínimos de manera general, y particularmente asociada a ciertas automatizaciones (veladamente), a contratar una parte al menos de tripulaciones extranjeras más baratas y al mantenimiento de las habilitaciones de puestos de titulados por profesionales de categoría inmediatamente inferior. Los dos primeros puntos los basarán en la situación comparativa de países como Noruega, Suecia y Holanda para tipos de buques de similar tonelaje; nada se dice si en tecnificación también. El mantenimiento de las habilitaciones -" .. solución transitoria a la necesidad de completar las tripulaciones de los barcos pequeños ya que el personal titulado prefería enrolarse en buques extranjeros mayores" - (42)-, cuya cifra a primeros de 1980" ... superará ampliamente a los 300 ..., (se basa en que este personal) se adapta mejor que - los titulados a la flexibilidad de los trabajos que realmente se necesitan en estos buques de pequeño tonelaje" (43); consideran que aquellas habilitaciones están siendo cuestionadas por la presión de las corporaciones profesionales para que se cumpla la Ley

a rajatabla (por el problema de desempleo); la justificación, además de los beneficios que conlleva (salarios y flexibilidad), descansa en los daños económicos que supondría el ajuste de empleo - nuevamente de titulados (más caros, menos expertos, con alta movilidad de empleo), en que se trataría de medidas sobre las que habría de volverse al finalizar la crisis y en el hecho de que no - debe prolongarse ese " " ... afán separador de los titulados y técnicos profesionales (característico de la Orden de 1964 en atención a que) ... las razones de tipo social que pudieron llevar a tomar ese tipo de norma no se justifican hoy en que los niveles - culturales y de convivencia en el país son muy superiores ... y - en los que esa separación a ultranza no se basa en razones de peso ... " " (44).

Los armadores intentarán frecuentemente utilizar el argumento de la justicia de unos salarios mayores, equiparables al mercado internacional, para la consecución de dosis adicionales de protección (45), permaneciendo estrechamente unido este binomio "mayores salarios más protección" hasta nuestros días.

5.- POLITICA DEL FACTOR TRABAJO Y EFECTOS SOBRE EL SECTOR.

¿Cuál ha sido la política de la Administración en esta línea de problemas?. Sin lugar a dudas y como rasgo general de todo el periodo, la de apoyar a las empresas para conseguir que los costes de mano de obra fueran los menores posibles en un marco de nacionalismo en el que tendría atadas las manos al no poder autorizar la inmigración. Independientemente de que la

necesidad de utilizar tripulaciones españolas sea una medida que beneficia a los trabajadores, lo cierto es que no perjudicó a los armadores españoles hasta la segunda mitad de los setenta. ¿Podrían haber sido menores los salarios o las condiciones laborales de haberse autorizado la contratación de mano de obra extranjera? Parece que en términos reales, no. Los trabajadores españoles - podrían irse o quedarse, pero lo relevante es, a nuestros efectos, si esa restricción a la libre contratación de mano de obra pesó negativamente; a la luz de las condiciones comparativas existentes en el mercado interior e internacional de mano de obra -y el efecto mismo registrado de la "huida" de mano de obra española a partir del momento en que se reactivó la demanda de fuerza de trabajo en el exterior-, debe concluirse que no supuso peso o - efecto negativo sustancial (46).

Los ejes, tanto instrumentales como de objetivos, girarán en torno a los salarios, congelados y controlados como en los demás sectores de tierra (además de la regresión salarial que supuso la derogación de las Bases de Trabajo de 1936), al mantenimiento de la "paz laboral" y el sometimiento general - de los trabajadores a través del instrumento específico de la - Ley Penal y Disciplinaria y de los contenidos de las Ordenanzas de Trabajo; otros serán las reducciones de "necesidad de mano de obra" realizadas a través de la normativa sobre "cuadros mínimos" -directamente en 1964 e indirectamente en 1974-, las habilitaciones de funciones superiores a categorías inferiores (más abundantes y baratas), y actuaciones administrativas consistentes en - autorizaciones de reducción de "cuadros mínimos", tolerancia con

las desdotaciones (cuando debió prohibirse el despacho de esos - buques), concesión de mano de obra gratuita de trabajadores en - servicio militar, etc. a los que unir las medidas de carácter ge neral destinadas a dotar y aumentar la oferta de titulados, siem pre a cargo del Estado. Actuaciones todas ellas que consiguieron esos costes mínimos laborales y esa situación de desfavor para - los trabajadores mercantes.

La Ley de Crédito Naval de 1939 ya disponía que los navieros que se acogieran a sus beneficios crediticios - se obligarían "a que las dotaciones (de los buques) sean españo- las y a llevar a bordo alumnos de náutica (at. 8). Tales medidas de reserva a tripulaciones nacionales subsistirán hasta el presente -siempre con la salvedad de casos de emergencia- y son de larga tradición en nuestro país; España no es, por otra parte, un caso especial en este tipo de comportamientos generali zables a la gran mayoría de los países y desde luego al grupo - más numeroso de los de nuestro entorno físico, político y econó- mico. La restricción o carga de unos "cuadros mínimos" tampoco es rasgo excepcional de nuestro país, siendo práctica generaliza da de la mayoría de los países marítimos (incluso en países de - alta protección a esta actividad con problemas de falta de perso- nal, como Grecia).

En el II Plan de Desarrollo se explicita con claridad el problema de falta de personal titulado debido a su - salida masiva a la emigración, y se produce la aspiración empre- sarial de reducir las cargas laborales a través de la aprobación de medidas similares a las de otros países sobre fijación de cri

terios de unidad de flota y polivalencia, de los que se esperaba una reducción de tripulantes no cualificados y de costes (aunque allí se enfoque sólo desde el punto de vista aparente de promoción y mejora de la capacidad profesional de los no titulados) y una organización más eficiente. Su enfoque de la fuerte demanda esperada de personal cualificado (oficiales) deriva de la superior tecnología que incorporaría la nueva flota y de la demanda de personal técnico en tierra exigido por el proceso de industrialización (47).

Allí mismo se describe la situación: " de los 4.251 oficiales de puente y 3.624 de máquinas proporcionados por las escuelas de náutica, sólo 1.288 de puente y 979 de máquinas se encuentran en buques españoles, existiendo además 155 plazas de oficiales de puente y 91 de máquinas sin cubrir, y 86 de puente y 241 de máquinas cubiertas por personal no titulado, de inferior categoría" (48). Años más tarde, en 1.974, el número de oficiales de puente será de 6.628 y el de máquinas, 5.747. - En 1.979 -censo a 31.12, como el año 1.974- las cifras serán de 8.105 y 6.417 respectivamente. Este esfuerzo de formación de titulados ha de completarse con las cifras de radio-telegrafistas, 2.265 en 1.979 (49).

Por otra parte, la respuesta a los problemas de personal titulado a través del fomento de las escuelas de náutica es algo que registraba también el informe sobre el sector - del II Plan de Desarrollo, al decir que " ... se cuenta ya con la ampliación del número de puestos escolares en las Escuelas de Náutica que podrán cubrir el aumento en la demanda interior de -

personal especializado actualmente escaso"" (50).

Indudablemente, uno de los instrumentos que - más ha contribuido a la creación de un forzado clima de "paz laboral" ha consistido en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1.955, regresiva respecto a la legislación disciplinaria anterior; las fuertes sanciones, la carencia de derechos frente a la permanente extensión de deberes, el clima de tensión derivado del autoritarismo que potenciaba -- (si es que cabía algo más en el marco de la época) y en general el "estado de excepción permanente" que creaba en las relaciones laborales -siempre en el límite de la jurisdicción militar- supuso indudablemente una importante medida de protección que añadir a las que por aquellos tiempos se articularon en torno a la posterior Ley de Protección de 1956.

Frente a lo imaginable, subsistió a la aprobación de la Constitución, y sólo tras presiones de los afectados, esfuerzos y negociaciones devino su modificación; el proyecto de futura transformación consiste en un código de Conducta de la Marina Mercante que sintetice y compatibilice la "normalidad" del carácter laboral de estos trabajos y trabajadores, con las - peculiares características objetivas ^{del} trabajo del mar y de las necesidades de la Defensa Nacional (51).

Las Bases de Trabajo de la Marina Mercante - aprobadas por el legítimo Gobierno el 4 de mayo de 1936 establecían normas sobre retribuciones, condiciones de vida y trabajo - en los buques y sobre tripulaciones que éstos habrían de llevar como mínimo. Derogadas por Orden de 7 de abril de 1938 por el -

nuevo Gobierno, por considerarlas nocivas y "nacidas de una huelga revolucionaria", en la misma se dispone (además una nueva e inferior tabla de salarios) que, en materia de tripulaciones, se esté a lo que disponía la legislación anterior a aquellas Bases; - con ello se resucitan diversas normas de años tan distantes como 1915 y 1931 -véase preámbulo de la Orden 7.2.1947 (BOE del 15)- que constituirían la legislación aplicable hasta 1947. En ese año y mediante la Orden de 17 de febrero citada se practica una "... refundición y modernización de todos esos preceptos en uno sólo que, sin reducir los cuadros de personal hoy en uso ..." permita su conocimiento más claro (preámbulo).

Diecisiete años más tarde se practicaría la elaboración de unas nuevas tablas de "cuadros indicadores mínimos" mediante Orden de 14 de julio de 1964 (BOE nº 170). El contexto en que debe analizarse esta disposición se resume en:

- a) la necesidad que a los armadores se les plantea de reducir las tripulaciones necesarias toda vez que hay amenaza de insuficiencia de personal -sobre todo en oficiales-
- b) el deseo de reducir costes de este tipo
- c) el resultado del "... avance de la técnica naval ... que en los últimos años ha producido una evidente simplificación de los trabajos a bordo, lo que aconseja la publicación de un nuevo cuadro indicador ..." (Preámbulo). El resultado esperado en la población ocupada, se produce, como refleja la caída de esta en el año 1965 respecto al anterior (véase el cuadro I). Otras notas importantes a tener en cuenta, además de la ya apuntada respecto a su efecto en la reducción general de -

la mano de obra necesaria, son:

a) que se ofrece la posibilidad de reducción de las tripulaciones más allá de lo dispuesto en la Orden, en función de la automatización o de las particularidades del tráfico (art. 2 y 10).

b) que, en el supuesto de que un barco no esté adecuadamente tripulado (número), no será despachado, lo que, como luego se verá, es más teórico que real.

c) se autoriza la provisión de vacantes de personal titulado con otros de categoría inmediatamente inferior, inicialmente por seis meses pero de hecho con el límite temporal de " ... tan pronto como sea posible ..." (art. 15) pudiendo ser reemplazados si se trata de personal subalterno titulado con personal de categorías inmediatamente inferiores a las que autoriza el artículo 15", si la autoridad de Marina lo aprueba (art. transitorio que le concedía el plazo por un año y art. único de la Orden de 3.8.65 que prorroga por otro año aquella autorización, en años posteriores, Orden de 4.2.1970, de 12.2.1971...).

La siguiente disposición que afectará sustancialmente a los cuadros mínimos será el Decreto 2596/74 de 9 de agosto sobre Titulados Profesionales de la Marina Mercante y de Pesca que tantos conflictos habría de traer. Al igual que en el caso de los cuadros mínimos de 1964 -que habría de dar lugar a inactividades forzosas a algunos buques (52)-, hay que tener en cuenta la existencia de problemas graves de insuficiencia de personal titulado, la tecnificación de las flotas que se produce en los años anteriores y el deseo normal de reducir costes de perso-

nal. El contenido básico del Decreto consiste en la exigencia - de realizar la mitad de las prácticas necesarias para obtener el título de algunas categorías de oficiales en buques españoles - (seiscientos días), de los cuales trescientos serán en buque español, art. 2.1., B,b, y 4.1.B.b.) y en la ampliación de algunas - atribuciones a favor de cuerpos y categorías profesionales exce- dentarias. Su justificación radicarán en " ... (función de) la mejora de los elementos de navegación ... (y) de las exigencias del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como por la mayor eficacia de los equipos propulsores".

El Decreto referido supuso un detonante gene- rador de alta conflictividad en todas las escuelas de Náutica; los estudiantes "contestaron" su contenido (53) en: a) el tema de - la restricción a la ejecución de las prácticas en buques extran- jeros, consideradas por ellos como lesivas de la "libertad de - ofrecer su trabajo en el mercado laboral más interesante profe- sionalmente"; b) el intruismo profesional "que supone la creación de los títulos de Auxiliar de Puente y Máquinas (54)."

En realidad el caballo de batalla más impor- tante giraba en torno al tema de hacer o no las prácticas en bu- que nacional; "de derecho", la Orden de 23.3.1965 disponía la - obligación de realizar las prácticas en buques nacionales, art. 9, si bien, informaciones orales de afectados indican que aquel obstáculo se salvaba con cierta facilidad mediante la presenta- ción de los correspondientes escritos en la Subsecretaría de la Marina Mercante; "de hecho, el conflicto estaría estrechamente - relacionado con que " ... hoy en día sobran puestos de trabajo

en la flota mercante española". La promesa de la Subsecretaría consistirá en manifestar que si existiese algún día ese problema de falta de puestos de trabajo, se adoptarían "las medidas adecuadas" aceptando, incluso, que aquellos titulados que realizasen - las prácticas en buques extranjeros con arreglo a la legislación de sus países podrían convalidar sus títulos posteriormente en - España si ofrecían las debidas garantías al país. La defensa oficial del "intrusismo profesional", se realiza en consideración a la "evolución natural, al igual que ocurre en otros sectores profesionales", en que su nuevo cometido no dista mucho del que ya poseían de acuerdo con la legislación en vigor, y en que se mantiene en los límites de la navegación de "cabotaje" (55).

No hay especiales características en el problema de "los alumnos" de náutica y de los oficiales en prácticas que hagan diferente su problema al de otros emigrantes, salvadas las distancias propias de una y otra situación. Más allá de matizaciones, había un problema de personal que contribuía a resolver el Decreto no sólo a través de la aportación de un flujo adicional de trabajadores en periodo de prácticas (y lo que - eso pudiera resolver) sino a través de las reducciones de plantilla que a su amparo se practican. Véase por ejemplo más abajo - las importantes reducciones del cuadro indicador que se autorizaron por la Subsecretaría de la Marina Mercante en aplicación de este Decreto en los años 1978 y 1979.

En síntesis, los efectos de la Orden de 1964 y del Decreto de 1974 pueden resumirse en: a) una reducción de costes de personal al limitar las necesidades de tripulación --

(1964 y 1974), b) disminución de costes a través de las habilitaciones de 1974 y c) suministrar una dosis adicional de mano de obra titulada (1974).

Las reducciones de cuadros mínimos por automatizaciones y cortas distancias son una de las medidas más usadas para evitar la presión del mercado de trabajo. Normalmente consistido en la autorización de reducciones en aquellos buques en que se diera alguna de las situaciones previstas en la Orden de 1964: automatizaciones y tráficos específicos. Aún cuando no existen datos publicados -ni accesibles-, tales reducciones son importantes y más cuanto mayor sea la presión de los costes de mano de obra, como indica el hecho de que sólo en los años 1978 y 1979 se autorizaron las siguientes reducciones de personal (56):

<u>Decreto 2596/74</u>	<u>Total</u>
Cubierta ... 16	100
Máquinas ... 14	78
Fonda 3	27

El total de trabajadores "reducidos", 205, no es despreciable en una población que cubre aproximadamente entre once y doce mil puestos de trabajo (a proveer por la población laboral de navegación aproximada a 21.000 trabajadores).

Otras de las formas en que los armadores han tratado de aminorar costes de personal consiste en la práctica de las desdotaciones, no provisión de las plazas mínimas que la legislación impone como condición imprescindible para el despacho de los buques -legislación flexiblemente interpretada por la Administración marítima- y que no poseyó la característica de excep-

cionalidad precisamente, véase cuadro XVII.

Las reducciones de tripulación oficialmente autorizadas y, desde luego en mayor medida, las no autorizadas expresamente, así como las "toleradas" plantean un problema de aumento del desempleo pero también un posible y grave problema de seguridad de la navegación.

Aunque sin poseer tanta trascendencia, no debe olvidarse en este epígrafe la labor de apoyo que supuso para algunas empresas subvencionadas la utilización de oficiales que cumplieran su servicio militar mediante la prestación de servicios en aquellas y que afectó particularmente a la Cía. Transmediterránea y a CAMPSA (57). En relación a este tema se realizaron gestiones por el Presidente de OFICEMA ante el Subsecretario de la Marina Mercante encaminadas a que "una vez finalizado el periodo de instrucción puede cumplirse el servicio militar en los buques mercantes de nuestra flota ..., (para lo que se recabó el apoyo y decisiva intervención cerca del Ministerio de Marina y del Alto Estado Mayor ..." del que fuera después Ministro y entonces Presidente de la Cía. Transmediterránea, NIETO ANTUNEZ -- (58).

6.- CONCLUSIONES.

Puede decirse que el factor trabajo lejos de suponer carga o restricción alguna para la explotación del negocio en el mercado nacional (interior y exterior), constituyó una de las ventajas de que dispusieron los armadores españoles -des-

ventaja que habrían de sufrir los trabajadores-, como consecuencia de la política de protección llevada a cabo; protección incuestionable en términos netos, dada la materialización y escasa entidad en relación con la situación del mercado internacional que supuso la legislación "restrictiva" sobre cuadros mínimos y empleo de tripulaciones españolas. Aquella protección subsiste con importantes rasgos diferenciales en los años posteriores a 1978 en que se modifica apreciablemente el papel "ventajoso" de la mano de obra española, ya no tan competitiva como en el régimen político anterior.

El instrumento de que se valió la autoridad económica para que los costes de personal fuesen mínimos fué el control absoluto del mercado por el lado de la oferta (medidas sobre el empleo) y la sujeción del precio del factor en el sentido amplio (salarios, condiciones de trabajo ...).

Esa política se demostrará inhábil a los fines y objetivos tradicionalmente buscados desde el momento en que cambia la situación social y política del país, y se traduce en el ejercicio de una notable presión de los armadores ante la Administración para conseguir la liberalización del insumo, esto es, para que se les autorice la contratación de tripulaciones extranjeras más baratas que las españolas; el objetivo pudiera tener sentido en aquellos tráficos que emplean mayores cantidades de mano de obra (cabotaje, buques de pequeño tonelaje), pero su trascendencia es escasa en los restantes, por lo que bien pudiera tratarse de una "cortina de humo" sobre la que conseguir otro tipo de medidas de apoyo siguiendo así la más pura tradición del sector ante este tipo de situaciones. (59)

NOTAS DEL CAPITULO XII

- 1.- Datos para 1.978 procedentes de los informes que servían de base a la petición de solicitud de aumento de los fletes oficiales de grano y crudos.
- 2.- Cfr. O'LOUGHLIN, C., pag. 110? véase también pags. 108 a 110.
- 3.- Cfr., AGUIRRE, F. "La crisis de personal técnico marítimo", Rev. "Oficema", marzo 1.958, pag. 23
- 4.- Entre otros testimonios, el de un armador: POBLACION, Epifanio, "Asunto...", cc., Bilbao, 10-IV-1972, que manifiesta - literalmente "hoy falta personal marino".
- 5.- Cfr. SLMN, "El paro...", o.c., pag. 6
- 6.- Véase "infra" al analizar la posición los armadores ante el mercado de trabajo; YBARRA, Conde de (Presidentes de OFICEMA "Discurso...", Asamblea anual, 1.965, pag. 12
- 7.- Información verbal facilitada por fuentes sindicales.
- 8.- Cfr. "Pueblo", 3-VII-1.964 "Los marinos Mercantes contestan a la pregunta" (¿por qué se van los Marinos Mercantes?).
- 9.- Cfr. "Estudio de justificación de revisión de fletes para el transporte de cereales pinenses", Madrid, Octubre 1.978, pag. 20.
- 10.- Cfr. ZAMORA TERRES, Juan, "La Marina Mercante también en - conflicto", "Triunfo", Enero, 1.975, pag. 30
- 11.- Sobre la situación comparativa de las condiciones (globales) en que se desenvuelven los marinos mercantes en buques españoles y extranjeros, véase "Triunfo", n. 652, 29-III-1.975 y en "Hombres del Mar", n. 116, Mayo-Abril 1.975; véase también ALONSO BARCON, Alfonso "La condición obrera de los marinos mercantes" aspectos sociológicos del trabajo en el - mar", Ed. Akal, Madrid, 1.978, pags. 60 a 63.
- 12.- Cfr. BIA n. 46, 1-XII-1.979, pag. 2 que cita estas causas - procedentes de un estudio de la National Academy of Sciences
- 13.- Cfr. MONTERO LLERANDI, José Manuel, "Notas para una investigación sobre los accidentes de trabajo en la mar", Revista "Hombres del Mar", Cuadernos de Formación Sindical, 1.978, - pags. 16 a 25; del mismo autor, "Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la Marina Mercante", ed. Sindicato Libre de la Marina Mercante, Madrid, 1.980, pag. 14.
- 14.- Véase SERVICIO SOCIAL DE HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO, "Seguridad en la mar", Madrid 1.980.
- 15.- GRAZ, Liesl, "Vida y salud de la gente del mar", Rev. de la OMS, "Salud Mundial", Ginebra, 1.968.
- 16.- Carece de base documental; algo se desprende de la obra de ALONSO BARCON, o.c., pero en lo fundamental, debe considerarse soportado por fuente y verbal.
- 17.- Cfr. ALONSO, B.A, o.c., pag. 177 y nota 114; no existen estadísticas.
- 18.- INSTITUTO ESPAÑOL DE EMIGRACION, "Informes Mensuales", viene dando para 1.977, 13.371, y para 1.978, 9.735.
- 19.- Véase, MINISTERIO DE TRABAJO, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, "Manual de Seguridad Social del mar" Madrid, s.f.
- 20.- Cfr. PITA, Luis, "La protesta de los alumnos de náutica", e "Ideal Gallego", separata dominical, 3-III-1.975.

- 21.- Cfr. IDOYAGA, J.M., "La carrera del Marino Mercante en peligro", "Sábado Gráfico", n. 919, pags. 38 y sts., que cita cálculos del economista bilbaíno L. LASCURAIN.
- 22.- Cfr. OCDE, "Marítima...", o.c., pag. 85.
- 23.- SIMM, "El paro..." o.c., pag. 7.
- 24.- Cfr. ALONSO BARCON, o.c., pags. 173 y sts.
- 25.- Véase, por ejemplo, los "Discursos..." del Presidente de OFICEMA en la Asamblea anual de 1.962 -sobre cuadro indicador-, 1.965 solicitando el desglose por tráficos a efectos de fijación de salarios.
- 26.- Cfr. AZNAR, E. "Discurso...", Asamblea anual de 1.962, pag. 31.
- 27.- Cfr. Ibídem, pag. 33.
- 28.- Cfr. Ibídem, pag. 31.
- 29.- CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, "Ponencia I,..."- o.c. pag. 18; SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, - "Textos...", pag. 18.
- 30.- CONGRESO NACIONAL... Ibídem, pag. 22.
- 31.- Cfr. Ibídem, pag. 23.
- 32.- Cfr. Ibídem, pag. 25.
- 33.- Cfr. Ibídem, pag. 38.
- 34.- Cfr. S.N.M.M. "Textos...", o.c., pag. 25.
- 35.- Idem.
- 36.- Cfr. Ibídem, pag. 27.
- 37.- Cfr. ANAVE, "Marina...77", o.c., pag. 7.
- 38.- Cfr. BIA, n. 38, (1-VIII-79), pag. 3: Declaración del Presidente de ANAVE, FERNANDEZ TAPIAS, Fernando.
- 39.- ANAVE, "Marina...78", o.c., pags. 6 y 7.
- 40.- BIA n. 58, (1-VI-1980), pag. 3.
- 41.- Cfr. ANAVE, "Situación de los buques menores de 6.000 TRB no especializados", n.p., Madrid, Enero de 1.980, pags. 19 a 20.
- 42.- Cfr. Ibídem, pag. 20.
- 43.- Cfr. Ibídem, pag. 21.
- 44.- Cfr. Ibídem, pag. 22.
- 45.- YBARRA, Conde de (Presidente de OFICEMA), "Discurso...", - Asamblea de 1.965, pag. 12.
- 46.- Algo "graciosa" puede resultar la afirmación que realiza - el entonces Subsecretario de la Marina Mercante, Sr. BOADO, en su Discurso pronunciado con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, en 1.973, o.c., de que se acuerde una subida de salarios para conseguir que vuelvan de la emigración los marinos españoles.
- 47.- II Plan de Desarrollo, o.c., pag. 162.
- 48.- Cfr. Ibídem, pags. 125 y 126.
- 49.- Datos del censo de personal facilitados por la SA de la Ma Mte.
- 50.- II PLAN..., o.c., pag. 126.
- 51.- Cfr. BIA n. 14, pag. 18 que recoge el acuerdo del Pleno - del Congreso de los Diputados sobre la proposición no de Ley del diputado Fernando GONZALEZ VILA.
- 52.- Cfr. ALONSO BARCON, o.c., pag. 233 y nota 135, que cita la paralización de un buque de la Cia. TRANSATLANTICA en el -

- verano del 74, calificándolo como "en absoluto un caso - aislado".
- 53.- La prensa de esos días está plagada de noticias sobre este conflicto; entresacamos algunas reseñas más al azar - que otra cosa: "La voz de Canarias", 5-XII-74; "La Gaceta del Norte" 26-III-75;
- 54.- Motivos 2º y 3º del Recurso.
- 55.- Cfr. SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Circular a los estudiantes y escuelas de náutica" (sobre conflicto), Madrid, 26-III-75.
- 56.- S.L.M.M., "Informe sobre cuadros mínimos" n.p. Madrid, - 5-XI-79.
- 57.- Información verbal.
- 58.- AZNAR, E. Escrito a Sª M.M. a fines de Sept. 1.973; paralelamente, se movieron cuantas influencias eran accesibles (Ministro de Marina NIETO ANTUNEZ), para aquel logro.
- 59.- Otros autores: TOMASELLO, LeHerio, "I Traffici Marittimi ed Il Lavoro nei porti", "Edizione Il Mese Marittimo", Naples 1.958; INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, "Memoria de - Actividades", 1.974, 1.975, 1.976, 1.977"; INTERNATIONAL INSTITUTE FOR LABOUR STUDIES, "Automation on Shipboard - proceedings of a Seminar held in Elsinore", 13-21, September 1.965, AGENDA MARINERA, "Periódico di informazione, formazione e orlamento sindacale de lla gente di mare" nº 3 - 4 Gennaio Aprile 1.979; Isusi, S.L., "Tripulaciones polivalentes", "Oficema", Marzo 1.963, pags. 25 - 28; GIRONELLA, "Algunos comentarios a un artículo del Sr. GIRONELLA", "Oficema", Febrero 1.964, pags. 23 - 26; GIRONELLA, José Maria, "Sobre la emigración de los marinos Mercantes", "Oficema", Abril 1.964, pags. 37 - 38; DE ANGULO, Enrique, "Alta cotización de los marinos españoles", "Oficema", Abril 1.964, pags. 45 - 46; SERRA, Francisco, "El problema de las prácticas de los alumnos de Marina Mercante", "Oficema", Enero 1.959, pags. 16 - 18.

930

CUADRO I
ESPAÑA. INCIDENCIA DE LOS COSTES DE FOMENTO EN LOS DISTINTOS TIPOS DE VÍAS.
- CAMINO Y ARRIBA EN 1.974/1.974 (% de los totales)

T.P. %	CLASE DE BUQUE	VIAJE	NOTA \$
210.000	(CANAL)	GOLO PERICO / ESPAÑA	3. —
150.000	(CANAL)	GOLO PERICO / ESPAÑA	4.90
100.000	(CANAL)	GOLO PERICO / ESPAÑA	5.90
75.000	(WIK-CANAL)	BRASIL / GIRON US / GIRON *	6.60
50.000	(WIK-CANAL)	BRASIL / GIRON US / GIRON	8. —
27.000	(WIK-CANAL)	BURGO ALTES / ESPAÑA	12.50
16.000	(CANAL)	BURGO ALTES / ESPAÑA	19. —
8.000	(CANAL)	W. AFRICA / LEVANTE ESPAÑOL	21. —
5.000	(CANAL)	REDIN / OCCIDENTE / MEDIO	22. —
2.500	(CANAL)	ITALIA / BURGO / BUR. MED.	31. —
1.000	(CANAL)	GIRON / SEVILLA / GIRON	32. —

931

Cuadro 11

CUADRO DISTRIBUTIVO DE AFILIADO A LA SEGURIDAD SOCIAL DE I.S.M. Junio 1977
PERTENECIENTES A MARINA MERCANTE.

GRUPO DE TARIFA	NUMERO DE M. MERCANTE
01	1.904
02	4.188
03	1.432
04	160
05	704
06	191
07	482
08	4.227
09	8.245
10	4.431
11	39
12	63
TOTALES GENERALES	26.073

Fuente: Instituto Social de la Marina (I.S.M.)

Cuadro III

EVOLUCION DEL FLEETE EN LA MARINA MERCANTE GUATEMALA
DISTINTOS PUERTOS.

OCDE	TOTAL		INE		OIT
	TOTAL	ESTADO SOLO EN MAR	TOTAL	SOLO EN MAR	
1.960					
1.961					
1.962					
1.963					
1.964			21.383		
1.965			19.536	17.722	
1.966			18.884	17.191	
1.967			20.256	17.528	
1.968			18.999	17.560	
1.969			19.459	18.033	
1.970		15.896	18.763		20.915
1.971		16.850	18.696		20.771
1.972		17.861	19.484		29.348
1.973	23.074	18.933	17.713		26.206
1.974	24.458	20.317	18.353		26.206
1.975	25.436	20.871	21.406		
1.976	26.199	21.427	21.825		
1.977	26.461	21.652			
1.978	26.725	21.929			
1.979	23.110	19.273			

FUENTES

OCDE: "Los transportes marítimos", Informe Anual.

INE: De 1964 a 1969, monografía sobre transporte marítimo en "Estadística del Transporte".

OIT: Memoria del Director General, 62 Reunión, Ginebra, 1976.
ALFREDO BARGUEN A., "La condición ...", pág. 76

CUADRO IV

NÚMERO ESTIMADO DE PUESTOS DE TRABAJO DE LAS EMPRESAS
NAVIERAS ASOCIADAS EN A.M.A.V.E., CLASIFICADOS POR -
TIPOS DE BUQUE.

TIPO BUQUE	Nº PUESTOS DE TRABAJO	%
Carga seca	1.626	13'6
Petróleos	2.380	20'0
Bulkcarriers	1.400	11'7
Carga General	957	8'0
Portacontenedores	805	6'8
Polivalentes	125	1'1
Frigoríficos	299	2'5
Madereros	313	2'6
Roll On-Roll Off	148	1'2
Fruteros	461	3'9
Químicos, Bitaneros	342	2'9
Cementeros	73	0'6
Paseaje	3.000	25'2
TOTAL	11.929	100%

AÑO: 1978. FUENTE: "EL EMPLEO EN LA MARINA MERCANTIL", PALACIOS, A.
y SANTOS, J. y o. p.

Cuadro V

DISTRIBUCION POR GRUPOS DE EDAD DE LA POBLACION INDICADA A LO...
RELACIONADAS CON EL MUE (FUELA Y M. RESIDENTE) Procedimiento muestral
1975, 1976

EDAD AÑOS	MAYO 1975		OCTUBRE 1976	
	Muestra		Muestra	
14 a 20	10,476	10,668	15,393	20,92
21 a 25	14,649	14,94	15,94	17,07
26 a 30	15,138	15,44	10,174	13,82
31 a 35	11,660	11,89	8,041	10,93
36 a 40	10,198	10,36	6,824	9,27
41 a 45	11,177	11,40	7,283	9,89
46 a 50	9,114	9,29	5,909	8,03
51 a 55	6,979	7,11	4,59	5,78
56 a 60	4,232	4,36	2,213	3,--
61 a 65	3,165	3,22	833	1,13
66 a 70	1,138	1,16	61	0,08
71 a 75	95	0,09	14	0,01
TOTAL MUESTRA	98,031		73,570	

Puntaje Elaborado sobre datos suministrados por I.S.M.

935

Cuadro VI

COMPOSICIÓN DEL PERSONAL EMPLEADO EN MARINA MERCANTE
DE ESPAÑA Y NORUEGA, ENTRE LAS DISTINTAS CATEGORÍAS -
PROFESIONALES. (%)

	1973		1979	
	España	Noruega	España	Noruega
Oficiales de Puente	14'7	19'3	15'1	22'7
Oficiales de Máquina	14'7	14'2	15'1	15'9
Maestranza y Subalternos	49'5	46'9	50'7	42'1
Personal de Ponda	21'1	19'7	19'2	19'4
TOTAL	100	100	100	100

Fuente: C.C.D.E. y elaboración propia.

CUADRO VII

LISTADO DE OFICIALES POR CADA PAIS EN EL EJERCITO DE LAS CATALUNYAS.

1.973	PAIS	1.979
0*7351	Dinamarca	0*7937
0*6856	Japón	—
0*5038	Noruega	0*6278
0*4187 (*)	Francia	0*5345
0*5181	Alemania	0*6569
0*4680	Grecia	0*5298
0*4175	España	0*4317

Nota (*) Sin pilotos ni oficiales en prácticas.

937

Quadro VIII

ALGUNOS INDICADORES DE LA RELACION ENTRE EL FACTOR TRABAJO,
OTROS FACTORES Y PRODUCTO. 1964-1976

AÑOS	T. E. U. (10 ³)	T. P. E. (10 ³)	T. W. E. (10 ³)	T. N. E. (10 ³)
	TRABAJADO RES.	TRABAJADO RES.	TRABAJADO RES.	TRABAJADO RES.
1.964	4'1	86	113	1.481
1.965	4'3	94	124	1.827
1.966	4'4	105	135	1.254
1.967	4'2	108	141	1.999
1.968	4'5	128	172	2.503
1.969	4'3	145	206	2.756
1.970	4'4	162	242	3.274
1.971	4'4	179	265	3.398
1.972	4'3	202	316	3.762
1.973	4'7	240	387	4.551
1.974	4'5	253	418	4.769
1.975	3'8	239	403	4.149
1.976	3'8	257	438	4.309

Fuente: elaboración propia sobre datos de S. I. N. P.

CUADRO IX
TRANSPORTE (100 TON LADAG-MILLA) Y TRABAJADORES ESTIVANOS
EN INGLATERRA, ALEMANIA Y ESPAÑA, 1970, 1973, 1976.

INGLATERRA	1970	1973	1976
A/ Toneladas-milla	1.175	1.422	1.009
B/ Trabajadores		111.283	99.178
A/B		12.78	10.17
ALEMANIA			
A' /	917	589	722
B' /	48	37	33
A' / B'	19.10	15.92	21.89
ESPAÑA			
A''/ Toneladas-milla	140	220	334
B''/ Trabajadores	18.765	17.713	21.825
A''/B''	7.46	12.44	15.33

Fuentes: Inglaterra y Alemania, "Shipping Statistics", I.S.E., Bremen.
 Los datos de Alemania han sido pasados a toneladas-milla; las cifras de personal referentes a Inglaterra, O.C.D.E.;
 España: S. M. M. e I. N. E.

CUADRO X
PRODUCTIVIDAD Y ESTADO DE ALGUNOS PAISES DE LA OCEA

AÑO	SUECIA		DINAMARCA		FRANCIA		ALEMANIA	
	Miles TPH	EXP. 200	Miles TPH	EXP. 200	Miles TPH	EXP. 200	Miles TPH	EXP. 200
1.970	4.504	15.806	291,3	5.069	19.555	259,2	9.454	25.400
1.973	7.093	18.933	374,6	6.511	16.469	395,3	13.285	20.237
1.977	11.655	21.652	539,6	8.367	17.097	501	20.051	18.431
1.979	13.213	19.273	723,4	8.980	15.312	585,3	20.824	14.900

Fuente: S.L.M. y c. p. sobre datos de OCEA.

Cont. CUADRO X
PRODUCTIVIDAD Y EMPLEO EN ALGUNOS PAISES DE LA OCDE

AÑO	FRANCIA		Alemania Occ.	ALEMANIA Occ.		Total emp.	JAPÓN		Total emp.
	PIB 1971	EMPLEO 1971	PIB 1971	EMPLEO 1971	PIB 1971		PIB 1971	EMPLEO 1971	
1970	76.990	48.008	535,9	12.276	46.283	261,8	40.282	113.812	353,9
1973	91.440	60.554	519,2	12.144	32.888	369,3	61.527	120.357	512,0
1977	99.123	62.777	703,3	15.502	31.826	489,9	69.866	123.540	533,2
1979	93.310	74.231	844,9	13.745	27.118	506,9	66.115	114.219	590,3

Fuentes: S.I.T. y s. p. sobre datos de OCDE.

Cuadro XI

OFERTAS DE EMPLEO EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA Y EXTRANJERA.
VALORES MÍNIMOS Y MÁXIMOS DE ALGUNAS OFERTAS DE 1.973-1.974.
(en pts. al mes)

	BANDERA ESPAÑOLA		BANDERA EXTRANJERA	
	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO
CAPITAN	32.000	32.000	74.800	74.800
1º Of. PTE.	25.000	25.000	59.400	41.900
2º Of. PTE.	25.000	25.000	45.000	40.000
JEFE MAQ.	31.000	30.000	90.000	60.000
1º Of. MAQ.	37.500	30.000	65.000	59.000
2º Of. MAQ.	39.600	29.000	52.400	47.500

Nota El tipo de cambio aplicado es 1 D.M. = 23'3 pts. .1 \$ = 67 pts.

Fuente : U.O.N.M. "Embarques". nº 114-115, oct-nov. 1.973. páginas 62 y 64 y números 120, 121 abril y mayo de 1.974 páginas 62 y 63; elaboración propia.

Cuadro XII

COSTE DE LAS TRIULACIONES ⁽¹⁾ EN ALEROS FAIGES
MARITIMOS 1.279-1.280. RUOTE TIPO DE 6.000 A 15.000
I.P.M. Dolares mensuales.

Alemania Federal	61.810
España	52.560
Reino Unido	51.602
Italia	49.561
Grecia	44.842
Singapur	31.052
Korea	29.990
Hon-Kong	26.880

Nota ⁽¹⁾ Incluye salario base, horas extras, permisos, bonificaciones y suplencias para relevos.

Fuente: "1980 Market Report of Deepsea shipbrokers Ltd. of London". Fairplay International Shipping - Weekly. B.I.A. n° 71. 15/XII. 1.280. pág. 1

CUADRO XIII
TASA ANUAL DEL TOTAL DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES
PROPORCIÓN EN ESPAÑA EN 1974

MUR	CONSTRUCCIÓN	INDUSTRIA	MEDIA NACIONAL
1.972	0,113	0,022	0,016
1.973	0,152	0,028	0,020
1.974	0,105	0,023	0,017
1.977	0,125	0,020	0,010

Fuente: Ministerio de Trabajo, p. 24
Nota: Seguros.

CUADRO XIV

TASAS DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES DE LOS
SUBSECTORES PESCA Y MARINA MERCANTE (%)

	AÑOS		
	1.975	1.976	1.977
	%	%	%
MARINA MERCANTE	0,196	0,125	0,120
PESCA	0,096	0,076	0,126

FUENTES: INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, O.C.D.E., DIRECCION
GENERAL DE PESCA MARITIMA, JOSE MANUEL MONTERO LL.
(CORRECCIONES DE SU PUBLICACION CITADA).

CUADRO XV

ACTIVIDADES DE TRABAJO EN EL MAR Y INTERIO DE
TRABAJADORES CONSOLIDADOS POR EL I.S.M.

	1 No. de Trabajadores	2 No. de Trabajadores Bajas	3 No. de Trabajadores en Tránsito	4 No. de Trabajadores en Tránsito	5 No. de Trabajadores en Tránsito	6 No. de Trabajadores en Tránsito
1.972	209	13.935	95.185	0,22	13,59	11,65
1.973	242	11.334	97.275	0,25	13,59	12,02
1.974	271	13.486	99.234	0,27	12,22	8,91
1.975	277	12.258	101.966	0,27	8,91	2,66
1.976	264	13.430	109.869	0,24	12,22	12,52
1.977	294	9.543	107.072	0,27	8,91	2,66
1.978	237	9.281	107.177	0,22	8,91	2,66
1.979	255	12.413	99.169	0,26	12,52	12,52

Fuente: I.S.M. "Memoria", y elaboración propia.

CUADRO XVI

EMIGRANTES SUJETOS A CONVENIO CON EL INSTITUTO
ESPAÑOL DE EMIGRACION (I.E.E.) Y CON EL INSTITUTO
SOCIAL DE LA MARINA (I.S.M.)

AÑO	CONVENIO I. E. E.	CONVENIO I. S. M.
1.974	10.391	5.077
1.975	12.001	7.911
1.976	15.538	7.882
1.977	16.982	8.906
1.978	16.686	9.535
1.979	16.151	9.124

Fuente: Memorias I.S.M.

CUADRO XVII

ALGUNOS CASOS DE DESIGNACIÓN DE PUERTOS DE TRABAJO EN BUQUES
ESPAÑOLES. PUERTO DE OBSERVACIÓN: VALENCIA

Fecha y Buque	Empresa	Nº tripu- lantes según Cuadro Orgánico ¹	Efectivamente embarcados
02-IX-1.976 Campanavia	CAMPESA	28	31
02-IX-1.976 Ita.	Federico G. Pierro	30	18
06-III-1.977 Navacerrada	ARCASA	18	12
15-III-1.977 Camporrojo	CAMPESA	10	33
19-XII-1.977 Butacineo	Butano S.A.	24	16
22-III-1.977 Sierra Urbión	Marítima del Norte	18	13
22-III-1.977 Campanayor	CAMPESA	10	33
23-III-1.977 Butades	Butano S.A.	24	17
29-III-1.977 Carpen III.	Haviara Vapor Carpen	22	17

Nota: El cuadro ha sido elaborado mediante simples visitas a los barcos, en el puerto de Valencia. En él se recogen solamente los casos en que el número de plazas designadas es de cinco o más. Obsérvese que sólo entre el 6 y el 29 de marzo de 1.977 se comprobaron siete casos que suponían 45 puestos de trabajo sin cubrir, en contra de lo que dicen los respectivos cuadros orgánicos de acuerdo con la normativa vigente. En el mismo período, el número de buques en los que faltaban entre uno y cuatro tripulantes fue muy superior.

- (1) La cifra que corresponde según el Cuadro Orgánico de a bordo es la exigida conforme a la normativa vigente (O.L. 14-VII-1.964).
- (*) Elaborado por José Luis Gálvez González. (S.L.M. "Asamblea del puerto de Valencia. Tomado de ALONSO BARCÓN, O.C. pg. 238".

CAPITULO XIII EL IMPACTO DE OTROS COMPONENTESXIII-I.- LOS PUERTOS Y LA POLITICA PORTUARIA

1.- CONSIDERACIONES GENERALES.

El aspecto principal que aquí nos interesa es el de saber en qué forma ha afectado el estado de los puertos y la política portuaria a la situación de la Marina Mercante española como elemento diferencial. Ya se advirtió que el tema portuario constituye parte del objetivo principal de la economía del transporte junto a las restantes infraestructuras a juicio de un sector de la doctrina (1). Pero lo que a nosotros nos preocupa -- ahora no es el problema de la asignación de recursos que se intenta resolver en su estudio autónomo sino su efecto sobre el transporte, más concretamente, su efecto sobre el transporte que realizan los buques de bandera española.

Un primer paso nos muestra ya que el impacto "diferencial" será mayor en la flota española en la medida que ésta usa más que las restantes banderas los puertos españoles y que el tráfico marítimo con España constituye la casi totalidad de su labor (el resto sería la participación de la flota española en el tráfico extranacional). Evidentemente, entre los grupos de flota más afectados (positiva o negativamente, luego veremos) por el estado de los puertos se encuentra el de cabotaje que, además de -- ser el que más los utiliza, sufrirá sus consecuencias negativas -- con la pérdida de tráfico hasta entonces marítimos; así como --

unas peores condiciones de los puertos suelen traducirse en mayores fletes en los tráficos exteriores, si esto sucediera en el de cabotaje se produciría un desplazamiento hacia otros modos alternativos. La forma en que afecta al transporte de cabotaje entre la Península e Islas tiene más que ver sin embargo con la del tráfico exterior que con la del resto de los tráficos interiores por la ausencia de modos de transporte alternativos para valores normales en los fletes. El tráfico de línea se ve afectado también de modo peculiar porque aparte del uso mayor que suele hacer de los puertos -más paradas- en su fletamento suele asignarse al armador todos los gastos.

La vía a través de la que se produce el impacto de la infraestructura física portuaria (formada también recuer dese, por la señalización) en el transporte marítimo consiste en los precios de sus servicios -las tarifas portuarias y la carga y descarga de la mercancía-, la duración de los mismos y otros efectos sobre la carga (daños, extravío, etc.). Con ello, con la perspectiva que nos interesa, integramos diversos componentes de los puertos, frente al enfoque característico de los estudios tradicionales, que suelen referirse fundamentalmente a la "administración de infraestructuras" (2). Para el conocimiento económico, uno de los aspectos del desarrollo portuario de más interés estri ba en la aparición asociada al mismo de zonas de mayor crecimiento económico, como consecuencia de la formación de importantes áreas industriales en su entorno, el denominado "hinterland". Próximo a este tema, por su carácter, se encuentra el efecto multiplicador típico de las inversiones en infraestructura.

El intento más interesante de superar las restricciones que acarreaba (en tiempo, coste de carga y descarga, - insuficiencia de factor trabajo, etc.) la utilización de los puertos, con el fin de conseguir además una oferta de servicios intermodal más completa consiste en el tráfico de contenedores; éste - dió lugar a la aparición de buques especializados en el mismo, -- portacontenedores en términos generales, y a un tipo especial de agrupación homogénea de la carga, contenedores. Su correcta puesta en servicio implica una mayor dotación de medios técnicos o -- unas características especiales en el diseño de los puertos; la - no consecución de los mismos a tiempo tuvo que ver (aunque no fue - ra el único factor) con el retraso en la incorporación de esta mo - dalidad en nuestro país. Si sus ventajas son evidentes, no deben olvidarse tampoco algunas de las limitaciones que conlleva como - la existencia de retornos en vacío, alto volumen de inversiones - de su acometida, etc.

En términos generales puede hablarse de una - tendencia a la mejora y mecanización de los puertos pero sus ca - racterísticas son bien distintas entre unas áreas de desarrollo y otras lo que implicará, "caeteris paribus", unos mayores fletes en los tráficos que toquen esos puertos. Puede también afirmarse la existencia de un "modelo" portuario en los países desarrollados - en particular en Europa- caracterizado por altos valores en la - concentración de tráficos exteriores en unos cuantos puertos, una mayor diversificación en las de navegación interior y una especia - lización portuaria por el tipo de cargas movidas (3). Es difícil establecer características generales sobre el modelo de gestión

portuaria; difiere, entre el tipo norteamericano, privatizado y descentralizado, y los europeos, generalmente más intervenidos (4).

La capacidad portuaria suele ser función de la longitud de sus muelles, profundidad o calados, facilidades de acceso, manejo de la carga (que a su vez depende de mano de obra y equipo) y de la disposición de espacio en su entorno (almacén) (5). El estado y capacidad de los puertos delimita el tipo de buques con capacidad de acceso.

2.- EVOLUCION DE LOS PUERTOS Y POLITICA PORTUARIA.

La dotación de infraestructura y equipamiento portuario ha sido bastante deficiente en nuestro país hasta la década de los setenta. La situación descrita por el informe del Banco Mundial en 1962 era realmente mala y sus conclusiones fueron (en lo fundamental) asumidas por el Gobierno. Con los Planes de Desarrollo (continuadores en este sentido del primer Plan de Inversiones anterior a ellos) se produce una importante mejora de infraestructuras y equipamiento a la par que se iba produciendo una paulatina concentración y coordinación de tráficos en algunos puertos y cierta mejora en la gestión; la situación, con todo, no es buena en relación a la de los puertos europeos en la insuficiencia de equipamientos, gestión y concentración. Pero es la situación comparativa en que se encuentra el manejo de la carga y concretamente el aspecto laboral de la misma (recrudescido en los últimos años) lo más problemático.

El informe del Banco Mundial (6) comienza por resaltar la importancia del tráfico de cabotaje en un país con -- tan amplias costas y tan polarizado en la industrialización hacia la periferia costera. Entiende el problema portuario como un tema de desequilibrio entre los distintos componentes de la capacidad y, en particular, el desajuste que representa el ejemplo de tres puertos exportadores de carbón en 40 kilómetros -derroche-, frente a una carencia generalizada de utillaje. Entiende que el resultado portuario de España es comprensible en parte por problemas - de financiación exterior de la etapa autárquica, pero denuncia la situación de que "muchos puertos no se utilizan eficazmente, la capacidad de despacho está muy por bajo de sus posibilidades y el coste real de las operaciones portuarias es mayor del necesario" - (7). Registra como positiva la inexistencia de atascos, aunque se den excepcionalmente en Bilbao, Pasajes (entradas) y Gijón (salida carbón). Analiza la irrealidad de los beneficios obtenidos en la explotación de los puertos al no contabilizar intereses ni -- amortizaciones; recomienda el uso de una tarifa indirecta que refleje los costes de cada puerto con lo que, entre otras cosas, se pondría precio al derroche en diques secos, canales, etc. Aconseja la mejora del aspecto comercial y la eliminación de subvenciones en las tarifas privilegiadas de algunas empresas públicas. Los recursos canalizados a este destino provenientes del Banco Mundial ascendieron a 40 millones de dólares (8).

En los Planes de Desarrollo se recogería la - situación descrita por el Banco Mundial y sus guías de actuación irían centradas al suministro de infraestructuras y a ligeras me-

joras en el utillaje y organización de los puertos.

Con el cambio de tráficos consiguiente a la crisis energética y con la perspectiva de integración en la CEE - se vienen planteando en los últimos años medidas de especializa - ción y concentración portuaria de algunos tráficos; en tal senti - do, se discute la especialización del puerto de Vigo en la recep - ción de carbón procedente de Africa y América (9) y la concentra - ción en Gijón de un formidable flujo con motivo de la integración en la CEE (10). En la misma línea debe interpretarse la polémica - entre los puertos de Bilbao y Gijón (11).

De los 200 puertos que aproximadamente exis - ten en las costas españolas, muchos de ellos apenas tienen signi - ficación para el tráfico, obedeciendo normalmente a necesidades - locales de avituallamiento y refugio de pesca, y cabotaje de cor - tas distancias. De ellos, 28 están gestionados por juntas de Puer - to, uno es autónomo (Huelva) y el resto pertenece a la Comisión - Administrativa de Grupos de Puertos; éstos representan aproxima - damente el 3% del total de las mercancías movidas, el 5% del avitua - llamiento y el 26% de la pesca desembarcada (12). El exceso de - puertos que hasta mediados de los sesenta caracterizaba al siste - ma portuario español tenía que ver a veces con problemas de riva - lidad local y definía una situación de derroche por exceso de ca - pacidad para muchos de ellos (13). Tradicionalmente ha caracteri - zado su operación la práctica elusión de participación de los usua - rios, la pésima administración, y la presencia de fuertes déficits, mejorando con el paso de los años (14); en largos períodos los -- puertos españoles han sido más baratos que los extranjeros (15) y

mayores sus retrasos; en los años setenta y siguientes, estos retrasos no fueron muy elevados en relación a los extranjeros (16).

La financiación de los puertos ha correspondido, por mitades, a las tarifas por servicios directos e indirectos; esas tarifas no sufrieron alteración en algunas épocas a causa de la presión de los usuarios sobre la Administración, como en el retraso de 1973 a 1976/78 (17). El art. 11 de la Ley 1/1966 de 28 de enero sobre régimen financiero de los Puertos y el art. 7 del Decreto 2060/1972 de 21.VII sobre tarifas portuarias encomiendan y facultan respectivamente, al M^{de} Obras Públicas la aprobación de las tarifas. La tarifa G-1 es diferente para el tráfico de cabotaje y exterior. Hay bonificaciones para el primero de los tráficos y para el de línea regular; en general, los puertos tienen un cierto margen de autonomía en el establecimiento de esas tarifas.

De la introducción del tráfico de portacontenedores en nuestro país pocas cosas han de decirse; además de señalar el retraso de diez años respecto a la mayoría de los países marítimos, merece reseñarse el conflicto acaecido sobre la instalación de un puerto de contenedores en la Bahía de Cádiz. El conflicto se planteó en el mundo marítimo cuando en octubre de 1968, PLANAS PALOU publica una crítica al proyecto (18) en términos de exceso de optimismo en las previsiones de tráfico y otras consideraciones que la hacían una inversión excesiva para las necesidades existentes y previsibles; indirectamente apuntaba la posibilidad de que se tratase de una inversión en beneficio de una empresa extranjera, AMERICAN EXPORT, única que tocaba el puerto regular-

mente en tráfico de contenedores, y ser propuesto como tal proyecto por un grupo de intereses norteamericanos; y su realización sería llevada a cabo además por una empresa mixta hispano-norteamericana (en aquel momento no aprobada todavía por la Administración española); para mayor extrañeza, no existía ningún buque portacontenedor bajo bandera española en aquel momento.

La mencionada crítica motivó una fuerte queja por parte del propio Ministro de Obras Públicas que aunque no llegó a trascender públicamente, consiguió exigir aclaraciones sobre las fuentes utilizadas por el autor. En el número extraordinario de "Oficema" (revista) correspondiente al mes de enero, BROSSO BURHAN, Director de Naviera Vascoatlántica (19) se opone a aquellas críticas con nuevas estimaciones de tráfico, un intento de independizar el tema respecto a la participación o no de la bandera española y otros extremos sobre el "futuro" de esta modalidad de transporte y la carencia de grandes gastos por parte del Estado. Andando el tiempo el proyecto habría de trasladarse a otro lugar por razones "tarifarias y de instalaciones" (20).

Un problema de envergadura es el que se refiere a la actividad de operación de la carga y descarga reservada en nuestro país a la Organización de Trabajadores Portuarios (O.T.P.) que controla la casi totalidad de los trabajos y se encuentra agudamente enfrentada a la pretensión de navieras y consignatarias empeñadas en quebrar ese "monopolio" (21); una de las vías en que se ven afectadas las empresas es, además de los salarios más altos de los que corresponderían en otro caso, el de la no posibilidad de escoger los trabajadores (22); la forma en que

está organizado el tema en los puertos europeos es relativamente similar y consiste en la existencia de una doble plantilla: la propia de cada empresa y la "común", de mayor o menor volumen, que tiene garantizado su salario y es subcontratada por las empresas que la necesitan (23).

Suele existir bastante coincidencia en las -- críticas formuladas al funcionamiento de los puertos (24); entre ellas ocupa un lugar importante la dedicada a la falta de coordinación de los mismos (25). Como aspecto de futuro deben consignarse las nuevas posibilidades que parece querer ofrecer la Administración para que las empresas importadoras privadas "... puedan participar en la construcción de puertos adecuados para la recepción de barcos de suficiente tamaño" (26) en el transporte de carbón, participando luego en su disfrute proporcionalmente a como haya contribuido a su financiación.

Conviene recordar que el grueso del tráfico portuario está compuesto por productos petrolíferos (denominación amplia) y graneles, siendo de menor importancia la mercancía general y el resto de productos (27). El tráfico de graneles sólidos se concentra en un número limitado de puertos; la mercancía general está sin embargo menos concentrada. Destacan en el tráfico de graneles sólidos los puertos de Gijón y Bilbao y en el de mercancía general, Barcelona y Bilbao; en el transporte de productos petrolíferos son importantes los puertos con refinería de Cartagena, Santa Cruz de Tenerife, Tarragona, Algeciras-La Línea y Bilbao, y el de Barcelona y La Luz y Las Palmas entre los que no poseen refinería. En el tráfico de contenedores, los puertos con

mayor tráfico son Barcelona, Bilbao y Algeciras.

Los pesqueros por excelencia son los de La Luz y Las Palmas, Vigo y La Coruña; los puertos canarios observan el porcentaje mayor del avituallamiento surtido por puertos españoles. Algeciras, Ceuta, Mallorca y Barcelona, son los que concentran la mayor parte del tráfico de pasajeros. Finalmente, referido al total de mercancías movidas, Bilbao, Santa Cruz, Tarragona, Cartagena, Barcelona, Gijón, Algeciras y Huelva representan la mayor parte del tonelaje movido (61,2% en 1976; los 10 primeros cubrían ese año el 69,4%) (28).

En el cuadro I aparecen más detalles sobre la distribución de mercancías movidas y en el cuadro II una representación de la evolución experimentada de la concentración portuaria.

XIII-II.- EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES

La Orden de 27 de julio de 1959 modificaba los precios de los carburantes y aunque permanecían estables los de la Marina Mercante y RENFE, entre otros, disponía la necesidad de su revisión periódica para ponerlos en consonancia con los internacionales. Aquel precio sería de 1.215 ptas/tonelada, de acuerdo con lo que disponía el Decreto de 14 de junio de 1957 (BOE del 28), (que, a su vez establecía un precio para RENFE de 800 pts/t.) y habría de ser fijado trimestralmente por el Ministerio de Hacienda, oída la Subsecretaría de la Marina Mercante (art. 9 de D. 1303/1959 de 27 de julio). (29).

A pesar de todo, los armadores plantearán reiteradamente la necesidad de reducir los precios de los combustibles: así hicieron en la Asamblea de 1962, con que alternaban la petición de libertad de importación del combustible de 1960 - (30).

En 1963 los precios de los combustibles en los puertos de la Península y Baleares serán: 1.200 pts/ton. para el fuel y 2.080 pts./tm. para el gas-oil si el buque toma más de 50 toneladas pues, si toma menos, el precio es de 2.360 pts./ton.. Por entonces los precios internacionales en algunos puertos extranjeros serán inferiores pudiendo citarse -aparte de los de "dumping" en 688,8 pts./tn.- precios de hasta un 30% en puertos holandeses; algo menores serán los del fuel en puertos italianos (también notables en el caso de gas oil). Esta situación cuya información no intenta generalizarse a otros puertos extranjeros por parte de los armadores, les lleva a pedir nuevas reducciones del precio de los combustibles, del tope a partir -- del cual se bonifica el precio -que como se dijo estaba en 50 toneladas, mientras que en Holanda, lo situaba en 16 toneladas-, y la eliminación del pago anticipado que exigía CAMPSA, inusual en otros países (31).

Existen dos restricciones singulares que afectan a los armadores españoles en los primeros sesenta; una de -- ellas es la limitación de los productos que vende CAMPSA, entre los que no se halla una especie que resultaba de menor coste y -- más idónea para algunos buques españoles, el diesel-Oil; la otra tiene relación con los puertos de suministro, que se limitan ofi

cialmente a un número muy insuficiente en relación con los necesarios y que en la mayoría de los casos no disponen de medios técnicos que permitan el aprovisionamiento mientras se realizan labores de carga y descarga (32).

Otras quejas consistían en el hecho de que -- CAMPSA, a diferencia de lo que hacía con los extranjeros, no establecía contratos de suministro con los armadores españoles y que sus horarios no eran adecuados para el funcionamiento normal del sector originando retrasos costosos (33); únase lo anterior al -- lamento sobre la subida de los precios (34).

La característica más sobresaliente de la crisis de los setenta consiste en el aumento de precios en los productos energéticos; los dos más significativos para la Marina Mercante, el fuel y gas-oil, han experimentado la evolución que re-fleja del cuadro III: ¡nada menos que un aumento de 243,75% entre marzo de 1974 y enero de 1980 para el caso del fuel-oil de moto-res; la variación en el gas-oil es relativamente inferior.

Los carburantes utilizados por la Marina Mercante, como los de algunas otras ramas de actividad están bonificados bien en el precio o en los impuestos que de otro modo habrían de pagar y que totalizan, como pueden verse, importantes cantidades, cuadro IV A Y B. Pero si existe ese trato favorable respecto a los restantes sectores de la economía española, los precios han sido también en algunas etapas más favorables y por lo general similares a los que regían en el mercado internacional (35).

Aún cuando algunos armadores han tenido la -- osadía de presentar el sistema fiscal español como un sistema gravoso en términos comparativos (37), tal observación no resiste la más superficial contrastación; de todos es conocido el carácter -- "paradisiáco" de nuestro sistema fiscal en términos relativos, lo mismo cabe decir de la aplicación de ese sistema al sector Mercante. Las comparaciones exhaustivas sobre este último aspecto son -- prácticamente imposibles para el presente marco de trabajo, y se sospecha que sumamente difícil, incluso para un estudio "ad hoc", por problemas de homologación y por la existencia de importantes dosis de "oscuridad provocada" y de beneficios no aparentes (como la misma práctica de la flexibilidad inspectora...). En otras -- partes de este estudio se hicieron referencias a algunas de esas mejoras fiscales practicadas a los armadores, fundamentalmente la desgravación fiscal de 1967 y aquellas que acompañaban a la adquisición del buque, por lo que a ellas nos remitimos, para centrarnos ahora en otros supuestos.

La forma de plantear reivindicativamente el -- "tema fiscal" (38) es sumamente indicativa: se trata de referen-cias generales a "ayudas", "reducciones", "bonificaciones", etc. fiscales, expresiones harto genéricas que en algunas ocasiones -- suelen verse acompañadas por latiguillos explícitos sobre su ca-rácter de estímulo y protección frente al exterior. De la impor-tancia que puede revestir una política de protección instrumentada a través de medidas fiscales da buena cuenta el Congreso Nacional de la Marina Mercante de mayo de 1963. A diferencia de otros tipos de ayudas cuya instrumentación se solicita; aquí no se in-

tenta justificación alguna más que la simple e implícita necesidad de "estimular el negocio marítimo y fomentar la renovación de la flota": se referían desde exenciones de Derechos Reales en las construcciones y reparaciones de buque hasta la inclusión de los valores navieros en la Orden de 5 de agosto de 1959 (Ministerio de Hacienda) sobre exenciones y reducciones del impuesto sobre la renta, pasando por la exención del impuesto sobre préstamos hipotecarios, bonificaciones en la documentación del tráfico marítimo, desgravación de impuestos indirectos a los buques que operan en tráficos exterior "tal y como se hace con las exportaciones", exención de impuestos en las transmisiones de buques de empresas Públicas a armadores "privados nacionales", consideración del valor del buque en reposición en un 50% superior a efectos de amortizaciones, autorización para la constitución de un fondo especial de reposición de flota para cubrir el sobrevalor futuro de éstas, reglamentaciones del Fondo de Visitas y exención de plusvalía en la venta de valores si ésta se destina a la adquisición de nuevas unidades (39).

Una visión panorámica de la evolución de esta cuestión a partir de los años cincuenta debería tener en cuenta las mejoras que aportaba la Ley del 56 a que luego nos referimos, las que acompañaron a la Reforma de 1964, la propia desgravación de 1967 y la declaración de "interés preferente" de 1976, como -- hitos más importantes. En esa línea hay que indicar un sinnúmero de quejas y peticiones de los armadores. Quejas porque a su parecer, parte de las mejoras fiscales del 56 fueron escamoteadas -- (40), porque las condiciones fiscales del país colocan a los arma

dores en inferioridad de condiciones respecto a las "bandera -- PANHOLI" (Panamá, Honduras y Liberia, de "Conveniencia"). Las - peticiones serán no obstante, lo predominante: peticiones de mejoras en general (41), de revisión de impuestos (42), compensa - ciones fiscales (43), para que se prorroguen y actualicen los be neficios que otorgaba la Ley de 1956 (44), para que se aprueben estímulos fiscales (45), se declare al sector de "interés prefe - rente", como será declarado cuatro meses después (46), y para que -últimos setenta- se adopte una política fiscal protectora y apli que la desgravación fiscal a las exportaciones de fletes (además de otorgar créditos para financiar el circulante) o se conceda - una exención indirecta (47).

La especial importancia de las disposiciones aconsejan especificar más las ayudas concedidas a través de la - Ley de Protección de 1956 y el Decreto declarando al sector "pre ferente".

La Ley de 12 de mayo de 1956 otorgaba a las empresas navieras los siguientes beneficios fiscales (art. 28 y 29):

1.- en relación con la Contribución de Utili dades la facultad para crear un fondo de visitas con la misma -- consideración fiscal que los de amortización.

2.- exención total de impuestos sobre las Pri mas a la Navegación que se otorguen durante el período de aplica ción del Plan decenal.

3.- exención de la tarifa III de Utilidades en indemnizaciones de seguro por siniestro si estas cantidades son destinadas a nuevas adquisiciones o a reparaciones del buque siniestrado.

4.- las construcciones para armadores españoles gozarán de los siguientes beneficios en el plazo de 10 años que cubre el Plan: reducción del 50% de los Derechos Reales y -- Timbre del Estado, exención total de esos impuestos en las primeras transmisiones de los buques de ELCANO a favor de particulares, exención total de las Primas a la Construcción que se conceden y reducción de los derechos de inspección de buques.

- Las tres primeras concesiones podrán ser denegadas a aquellas empresas que posean más de un 60% de sus buques con edades superiores a los treinta años y no decidan sustituirlos.

Dada "la importancia que para la economía nacional tiene el transporte marítimo... y para estimular sus actividades en orden al aumento de su capacidad de transporte y -- rendimiento económico...", como dice su Preámbulo, aparece este Real Decreto 1286/1976 de 21 de mayo por el que se declara de -- "interés preferente" el sector Marina Mercante; esta norma intenta presentar una realidad derivada de los siguientes ejes:

- hubo un crecimiento del comercio marítimo que requirió, lógicamente, aumentos de transporte en general y -

que en lo que a España se refirió fue cubierto por la Ley del 56 y Planes de Desarrollo, consiguiendo situar una flota de más de cinco millones de TRB de edad análoga a la mundial.

- "el mayor índice de crecimiento del transporte vía marítima ha puesto de manifiesto la insuficiencia de la oferta de tonelaje disponible para corresponder a la demanda de esos servicios": mayor crecimiento del comercio marítimo que del transporte.

- hay posibilidad de que los buques españoles aumenten su participación en el transporte marítimo internacional entre terceros países, pero ello exige colocarles en condiciones competitivas.

Sin entrar aquí en las manifestaciones que son analizadas en otros apartados relativos al papel de la Ley del 56 y a los Planes de Desarrollo, está claro que el momento en que aparece esta disposición no permite basar esta u otras medidas de apoyo o protección en las razones esgrimidas -insuficiencia de oferta de transporte y deseo de ampliar la participación en los tráficos "cross trade" sino en una razón bien distinta: la crisis del sector constructor. No se entra aquí en la justeza -- "objetiva" de los fines aludidos con carácter general -- máxime teniendo en cuenta la tradicional deficiencia de cobertura de su propio tráfico de nuestro país-, pero a mediados de 1976 la situación de "insuficiencia de oferta de tonelaje", lejos de haber empeorado respecto a etapas anteriores, había mejorado y, como -

consecuencia de los pedidos del 73 y del retraimiento relativo de la demanda de 1975, estaban amenazando de exceso de capacidad a - algunos tráficos (petróleros y de grano). No será preciso gastar energías en aclaración adicional alguna si además se tiene en -- cuenta que en la misma fecha es aprobado y publicado el llamado - ""concurso del millón de toneladas"", medida incentivadora de la demanda de buques que en su Preámbulo hace referencia a la prime- ra parte aquí aludida para añadir posteriormente que el verdadero objetivo de la medida es contrarrestar la caída de la construc- -- ción naval española.

La gama de objetivos que pretende asumir la disposición estudiada es sumamente interesante y sería muy positi- vos si no fuera por la desproporción existente entre tan amplios fines y tan escasos medios. Deben citarse entre esos objetivos, - el aumento de participación de la bandera española en su propio - comercio exterior, así como el extranacional; ampliar, diversifi- car y adaptar la dimensión de la flota; la mejora, modernización y adopción de la dimensión técnica y financiera adecuada de las empresas; el establecimiento de estructuras, redes y servicios co- merciales; mejoras de las condiciones económicas y sociales de -- los hombres del mar aumentando también su productividad así como la seguridad de la navegación y de las condiciones de trabajo de los empleados; atender al requerimiento de buques auxiliares de la Marina de Guerra y defensa del medio ambiente (art. 2). En rea- lidad, como puede verse, unos objetivos demasiado ambiciosos, am- plios y difusos en muchos casos.

Los requisitos que se exigen para acceder a los beneficios que se otorguen son realmente mínimos -además de

la solicitud, que deberá hacerse en el plazo de dos meses desde la publicación en el BOE, el 7 de junio (art.6)- y consisten en: a) que se trate de empresas de navegación o auxiliares de la misma ("armadores de buques... para la prestación de servicios necesarios para facilitar el tráfico marítimo"); b) que sean empresas registradas como armadoras en el Registro de la Subsecretaría de la Marina Mercante (art. 3) y c) que posean un tonelaje igual o superior a 2.000 TRB ó 200 TRB respectivamente, para lo cual pueden concentrarse o asociarse, computándose los buques en construcción (art. 4).

Los beneficios que se establecen con la declaración de interés preferente (art. 1) son los derivados de la legislación que regula aquel carácter y en particular la Ley 152/1963 de 2 de diciembre, Decreto 2285/1964 de 27 de julio, Decreto 2853/1964 de 8 de septiembre (además del Decreto -Ley 13/1975 de 17 de noviembre); consisten en (art. 5):

1.- Expropiación forzosa de terrenos para --
instalación de los servicios de tierra o imposición de algunas -
servidumbres;

2.- reducción de hasta el 95% de los siguientes impuestos: a) del Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados en relación con las aportaciones para ampliaciones de capital, emisiones de empréstitos y préstamos concertados con instituciones financieras extranjeras para nuevas inversiones reales.

b) de los derechos arancelarios e impuestos

sobre las Rentas del Capital sobre rendimientos de las operaciones del apartado anterior;

c) de los derechos arancelarios e impuestos de compensación de gravámenes interiores para las importaciones de bienes de equipo y utillaje en primera instalación o en ampliación de su capacidad, en el buen entendimiento de que no se aplica la reducción en el impuesto sobre compensación de gravámenes interiores si el buque goza de la desgravación fiscal a la exportación.

d) de la cuota de Licencia fiscal por ampliaciones, nuevas instalaciones y nuevos buques.

e) del impuesto General sobre el Tráfico de Empresas sobre las importaciones de bienes de equipo y utillaje de primera instalación;

3.- la vigencia de las reducciones, salvo -- otras especificaciones, será por cinco años a partir de la publicación de las empresas que puedan acogerse a las mismas;

4.- sin perjuicio de los beneficios que se -- establecen, se aplicarán cuando proceda, los beneficios sobre -- concentración asociación y unión de empresas.

La declaración de interés preferente no cayó muy bien entre los armadores que, tras considerar su incidencia reducida a un cinco por ciento de la inversión, califican la medida de "... puro camelo (porque) las medidas ya estaban en disposiciones anteriores y en cualquier caso son insuficientes..." (48), manteniendo una actitud pesimista sobre su incidencia y lamentando que en la relación de beneficios no se recogiese la des

gravación fiscal en el caso de reparaciones y fletes "exportadores"; mientras, otros armadores hacían declaraciones sobre una - posible incidencia positiva en la solución de las dificultades - que soporta la flota "pequeña" (49).

Aspectos interesantes de la respuesta "oficial" pueden encontrarse en el discurso del Presidente de OFICEMA en la Asamblea General del 15.6.76 (50) donde, en el marco de un "repaso" a las medidas del Gobierno para incentivar la demanda de buques, descalifica la incidencia del Decreto ahora analizado haciéndose eco de las declaraciones del Ministerio de Industria -"soy bien consciente de que los beneficios de la declaración de interés preferente no son excesivos" (51)-. quejándose del largo tiempo transcurrido desde su solicitud por los armadores (una de esas ocasiones había sido cuatro meses antes, con motivo de la Asamblea extraordinaria de febrero, lo que quiere decir que no debían haber perdido el interés por la declaración), de tratarse de "complemento para resolver problemas de la construcción naval..., recortada..., de tono menor..., que tenemos... que solicitar... en sólo un plazo de dos meses... que alcanza únicamente a nuevas construcciones..." (52) y cuyos beneficios son de corta duración.

Con la declaración de "interés preferente" - sucedió algo similar a lo acaecido con el Decreto de la misma fecha convocando el Concurso "del millón de toneladas": que, a pesar de las reiteradas descalificaciones de los armadores, es seguido con el máximo interés. No habrían de pasar muchos meses para ver aparecer en el B.O.E. del 5 de noviembre del mismo año (cinco meses casi exactos después de aparecer la disposición "madre") la

Orden de 22 de octubre de 1976 determinando las empresas comprendidas en el sector a efectos de los beneficios de aquella declaración. Se trataba de 119 empresas entre las que se encontraban las más significativas por su tradición en el sector; muy pocas, si se compara con el número total de empresas existentes, - próximas a las 400 (la Lista Oficial de Buques de 1978 presenta 417 navieras registradas con buques, lo que quiere decir que el número de empresas acogidas a la declaración representarían el - 28,5%), lo que da una idea más que suficiente de la estructura - real del sector: que poco más de la cuarta parte son empresas con tonelaje de entidad (aunque esa entidad sean 2.000 TRB para navieras y 200 TRB para auxiliares); pero también es sugerente - la información que ofrece esa lista en otros aspectos como el de que sólo 86 de esas navieras están inscritas en OFICEMA-ANAVE -- (en el momento o posteriormente, porque aparecen ya en la lista de 1980 a 13 empresas que no lo estaban en 1975) o lo que es lo mismo, había 36 empresas que nada tenían que ver con la citada - Asociación. Un dato adicional sobre el carácter de las empresas asociadas es que, del total a 31.12 de 1975 (157), casi la mitad (74), no se encuentran en la lista de empresas acogidas a aque - llos beneficios. Por lo demás, de las 36 empresas navieras y auxiliares no vinculadas entonces ni en el futuro a OFICEMA, la -- tercera parte, 12, son empresas que están registradas en la Subse - cretaría, quedando las restantes (24 en total) en situación irre - gular, esto es, empresas no registradas o que cambiaron de nombre para la solicitud, etc.

XIII-IV.- EMPRESAS PUBLICAS MARITIMAS Y CARGADORES PUBLICOS

1.- INTRODUCCION

La presencia del sector público-empresario en el transporte marítimo se produce a través de dos grupos homogéneos de empresas: aquellas que tienen por actividad exclusiva o principal el transporte marítimo y aquellas que limitan dicha actividad a la cobertura de una parte o toda su necesidad de transporte, también denominadas "mixtas". El primer grupo, que es el que nos interesa fundamentalmente, está formado desde 1978 por tres empresas básicas, alrededor de las cuales existen algunas filiales de menor entidad cuya adscripción formal al sector público es bien diferente en unos y otros casos: la Empresa Nacional Elcano (E.N.E.) pertenece al Instituto Nacional de Industria, -- I.N.I. y controla la Cía Transatlántica, nacionalizada en 1977, hasta 1981 (53); la Cía. Transmediterránea, cuya compra se produce en los primeros meses de 1978, depende, sin embargo, del Ministerio de Hacienda. En una primera sistematización, por tanto, tendríamos como empresas públicas:

- E.N. ELCANO; constituida en los primeros cuarenta, es la tradicional; su actividad, como luego se verá, cubrió una amplia gama de aspectos inicialmente, pero a partir de los primeros sesenta fué limitándose a transporte de graneles (petróleo crudo y graneles sólidos); su flota de transporte de crudos representaba en 1980 el 15% de la total existente, y la

de graneles secos el 7% de la total, pero sus planes de inversión harán de ella una gran empresa en el tráfico de graneles y de algunos transportes especiales (cementeros).

- La Cía Trasatlántica; es la mayor empresa de líneas regulares exteriores y resulta decisiva por su carácter oceánico; su vida en los años anteriores a la nacionalización era languideciente, con graves defectos de gestión que amenazaron su existencia. Dependía de la Empresa Nacional Elcano y empresas del INI. Dada la disparidad de tráficos entre ambas podría parecer un sinsentido su estrecha ligazón; lejos de ser así, ésta podría haber dado buenos resultados por el papel decisivo que podría desempeñar la "infraestructura" comercial de Trasatlántica para la actividad "tramp" de Elcano. El planteamiento futuro de la empresa de línea parece consistir en un intento de reforzamiento y expansión de la empresa que implica la realización de fuertes inversiones - en flota tecnificada (entre otras).

- Cía Transmediterránea; de reciente adquisición por el Estado, goza de una posición de monopolio respecto al tráfico de carga y pasaje en los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional entre la Península, Islas y Norte de -- Africa. Es seguramente la mayor de las empresas de transporte marítimo con arreglo a los indicadores convencionales y, desde luego, lo es en volumen de ingresos y valor añadido. Posee dos importantes filiales en el sector, una naviera, N. Mallorquina, y una empresa de servicios comerciales de navegación, AUCONA, además de

otras menores.

- Empresas Mixtas:

a) en el sector petrolero de refino, ENPETROL y la participación en PETROLIBER y PETRONOR. La flota de la primera en 1980, 747.000 TPM, representaba el 9% de la total de transporte de crudos; la de PETRONOR, 1.106.600 TPM, venía a ser el -- 14%, pero debe recordarse que la participación estatal es aquí minoritaria e indirecta, a través de CAMPSA;

b) en el transporte y distribución de productos petrolíferos está CAMPSA con el disfrute de un monopolio legal y una flota de 399.609 TPM en 1980 que representa el 89% de la -- flota dedicada al transporte de productos petrolíferos;

c) En el sector energético de gas se encuentra la empresa BUTANO, S.A., que posee el 92% de la flota destinada a este tipo de transporte en 1980.

2.- EMPRESA NACIONAL ELCANO

El nacimiento de la Empresa Nacional Elcano se produce en 1942 en un momento cuyas coordenadas son las siguientes (54):

- la urgencia de construir para renovar y --

aumentar la flota mercante se ve agudizada con motivo de las circunstancias bélicas del momento a sumar a las razones de insuficiente y viejo tonelaje resultante de la postguerra civil española; la Guerra Mundial resalta la importancia de disponer de una flota propia por cuanto representa de inseguridad de abastecimiento especialmente para un país que dependía tanto de las posibilidades de transporte ajeno como España; a todo ello hay que añadir la producción de algunas bajas en accidente derivados de la Guerra Mundial.

- a pesar de la importancia de los beneficios otorgados a través de la Ley de Crédito Naval de 1939, las construcciones no se han producido y, lo que es más grave, los armadores no han contratado e incluso han anulado algunos de los pedidos; las razones de esa no construcción estriban, además de las señaladas, inseguridad de la demanda de nuevas contrataciones -- (que frena cualquier programa de nueva instalación o aplicación de la capacidad existente), en las graves dificultades del sector constructor por el pésimo estado en que quedaron las instalaciones fijas y móviles al acabar la guerra civil, las dificultades para importar los componentes necesarios y la carencia de personal suficiente especializado.

En estas condiciones, la Ley de 7 de mayo de 1942 (BOE del 15) dispone la intervención del recién creado Instituto Nacional de Industria por Ley de 25 de septiembre de 1941) para aumentar el número de construcciones. Más concretamente, su actuación se inscribe en centrar, complementar y encuadrar la ac

ción de la iniciativa privada, concretando en órdenes amplios programas de construcción que estimulen la ampliación de las instalaciones constructoras, unificando tipos y multiplicando dentro de ellos el número de unidades repetidas a construir "para mejorar rendimientos y precios y darle unidad orgánica a la futura flota" (Preámbulo), atendiendo a los aspectos militares de la navegación en tiempos de guerra; subsidiariamente, acometerá labores de construcción si la iniciativa privada no consigue verse estimulada en grado suficiente. Pero, curiosamente, se advierte: "hay que evitar en la justa y conveniente medida que los incentivos extraordinarios y anormales de la situación presente perturben, de manera desproporcionada e inevitable el rendimiento de la labor actual - y, sobre todo, la finalidad esencial que se persigue: crear una importante y bien concebida Marina Mercante..." (Preámbulo); la referencia parece tener que ver con el tipo de actuación que se acometa, no dejándose arrastrar por los beneficios que se otorguen a favor de unos tipos de buques que puedan no interesar, porque la interpretación más próxima al tenor literal parecería referirse a los beneficios de la guerra e implicaría una carencia de sentido.

De esta manera se ordena la construcción de - una o varias empresas donde aparecerá la citada Empresa Nacional Elcano; entre sus cometidos estaba, como queda dicho, la contratación de construcciones y la construcción misma por astilleros de la Empresa; el destino de sus buques sería la venta, el arrendamiento o la administración directa y la aportación "a las futuras organizaciones que hayan de regir las líneas transoceánicas -

en las que, por sus características, habrá de existir una participación activa del Estado" (art. 3). La gerencia de buques Mercantes para Servicios Oficiales, entidad organizada y regulada por Decreto de 30 de mayo de 1941 -con raíces en el conflicto armado civil-, que administraba un importante contingente de flota proveniente de requisas a armadores partidarios de la República, pasaría a engrosar el patrimonio de la E.N. Elcano (art. 8). Aun -- cuando el control de las empresas creadas por el I.N.I. para este menester no tendría que ser necesariamente absoluto ni mayoritario, se le autorizó a participar en esa forma si procedía (art. 12); las actividades de estas empresas estarían acogidas a los -- beneficios de las "industrias de interés nacional" (Ley de 24 de Octubre de 1939) (art. 14).

La Empresa Nacional Elcano "... continuará la construcción de buques abandonados en gradas y emprenderá la de nuevas unidades tratando de completar a la iniciativa privada en la realización de un plan de construcción de un millón de toneladas en 10 años como primer escalón de otro segundo plan que llevase el total de nuestro tonelaje a los dos millones de toneladas hacia 1965" (55), efectuará directamente y creará astilleros propios. Pero para el mejor conocimiento de su actividad, -- conviene dividirla en tres etapas caracterizadas por ciertos rasgos diferenciadores; una, hasta la aprobación de la Ley de 1956 en que la empresa "da más de sí", otra, posterior a ésta, caracterizada por cierto pliegue que dura hasta la crisis energética de los setenta, y la tercera, desde entonces, caracterizada por la reactivación y cambio relativo de su actividad.

A) Etapa primera.- La información disponible sobre ella y sus características nos permite alargarla un poco - hasta los últimos años cincuenta (1957-58). La flota de la Gerencia de Buques que se le traspasó era de 50 buques con 107 mil toneladas de registro bruto (TRB) y 161 mil toneladas de peso muerto (TPM) cuyo destino fue el tráfico de cabotaje, relativamente desasistido por la flota privada restante que prefirió entonces el tráfico exterior, a donde salieron también los de la Empresa Nacional Elcano (E.N.E.) al finalizar la guerra (56). Este segmento, que formó la única flota de que dispuso la E.N.E. hasta 1948, se vio incrementado progresivamente desde entonces con la entrada en servicio de las nuevas construcciones, significativas a partir de 1955; la flota total de E.N.E. a 31 de diciembre de 1957 estaba formada por 30 buques con 137 mil TRB y 202 TPM, dividida casi por mitades entre nuevas construcciones y heredadas de la Gerencia de Buques; de la flota total, el tonelaje mayor correspondía a petroleros (6 buques), seguido de los de carga -- (14 buques), frutereros, madereros y servicios especiales (57).

Una de las labores más importantes de E.N.E. había consistido en su función de intermediario o vendedor de - buques procedentes de la Gerencia o de nueva construcción, a los armadores privados. Las ventas entre 1943 y 1958 ascendieron a - 101 buques y 736 mil TPM, 22 de los cuales con 71 mil TPM pertenecían a la antigua Gerencia, y 79, con 662 mil TPM, correspondían a contrataciones realizadas por Elcano; merece destacarse que las ventas mayores se producen en 1952 (recuérdese el fuerte volumen de contrataciones de aquel año) y de 1956 al 58 (58).

Para construcciones, E.N.E. poseía un astillero en Sevilla y una fábrica de motores en Manises que aún cuando comenzaron a producir con anterioridad (1953), sólo alcanzaron cifras significativas a partir de 1955 (59).

Del tonelaje construído entre 1948 y 1957 (ambos inclusive) el 68,2% corresponde a los contratados por Elcano y el 31,8% a los restantes armadores privados; la composición de las contrataciones de aquella empresa era esencialmente petrolera (61%), seguida de carga mineral (13,5%), frutera (7,5%), carga general (6,5%), mixtos (6%) y resto (5,5%). Aun cuando la información ofrecida por E.N.E. se refiere a construcciones y no a contrataciones, la secuencia observada en aquellas para los años -- 1948 y 1957 matiza bastante la evolución de la actividad contractual del sector (vista en la segunda parte de este trabajo) de manera que resulta haber sido fundamentalmente pública. Ahora bien, la evolución de la correspondiente a armadores privados registra también el alza de 1952, cuyas entradas corresponden a años posteriores (sobre todo en 1956); dicho aumento se ve acompañado por -- la información relativa a adquisiciones de buques a Elcano vista anteriormente (60).

En resumen, pues, se trata de una etapa de -- pleno funcionamiento de la empresa, que cubre toda la amplia gama de actividades para las que fue creada (contratación, venta, construcción) y cuya SUBSIDIARIDAD respecto al sector privado queda -- plenamente probada, (tal como se lo ordenó en la norma de creación) Los buques más interesantes eran inmediatamente vendidos a armadores privados que veían en ellos el aliciente adicional de mejores precios y mayores beneficios fiscales (recuérdese que la ENE

disfrutaba de los beneficios de las empresas públicas y del carácter de "interés nacional").

B) Segunda etapa.- El cambio de coyuntura que se produce a mediados de la década del cincuenta y el incentivo de las ayudas que conlleva la Ley de 1956 implica un cambio en la orientación de la E.N.E. que, coherente con la idea de subsidiariedad que le inspiraba, reducirá su significación. Las críticas de competencia desleal y similares procedentes del sector privado debían ser fuertes cuando, ya en el Discurso de Carrero Blanco con motivo de la presentación para aprobación de la Ley de 1956, manifestaba, a propósito de la función complementaria que en caso de insuficiencia del sector privado habría de acometer la E.N.E.: -- "... pero entendemos y salgamos al paso de maledicencias y confusionismos: la E.N. Elcano no va a hacer la competencia a los navieros; hará lo que éstos no hagan porque a pesar de las ventajas que da la Ley no quieran y porque las necesidades de la Marina Mercante son del bien común y a éste tiene que supeditarse la libertad individual, pero no les hará la mínima competencia" (61). De esta manera en la década del sesenta la actividad quedará reducida a una escasa dimensión debido a la iniciativa que desarrollan ya los armadores privados y a "motivos internos de la propia empresa" según algunos autores (62) que no llegan a especificar cuáles son. En esta etapa venderá las dos factorías que poseía en Sevilla y Manises a Astilleros Españoles con lo que su actividad quedará limitada al ejercicio de la navegación; aun así han sido importantes sus contribuciones a la formación de personal, -

desarrollo del tráfico de petróleo y otros aspectos menores; en la primera mitad de los setenta intentó especializar una parte de su actividad en la prestación de servicios para otros armadores - en la rama de operaciones y mantenimiento de buque, formación de personal y desarrollo de cierto grado de investigación sobre técnicas de explotación (63) aunque no se haya traslucido en contribuciones conocidas. La evolución de la flota que aparece en el -- cuadro V testimonia su especialización en el tráfico de importa - ción de crudos y graneles sólidos.

C) Tercera etapa.- Los rasgos que deben resal - tarse de ésta, que hemos convenido en que comienza en la crisis - energética de los setenta, son básicamente dos; el primero, el re - lanzamiento que supone el aumento de tonelaje como consecuencia - de contrataciones no siempre en respuesta a iniciativas propias - (sino a veces, "trasladadas" del sector constructor); el segundo, de proyección hacia el futuro, consistente en la reorientación de actividades que parecen significar sus nuevas contrataciones, con - sistentes (a marzo de 1980) en tres bulkcarriers que totalizan 220 mil TPM, dos cementeros, por 90 mil TPM y dos petroleros de tama - ño pequeño cuyo destino final pudo ser, junto a los restantes pe - troleros en activo, la Empresa Nacional de Petróleos (refinería pública), con lo que Elcano quedaría constituida en la mayor em - presa granelera (64); informaciones más recientes complementan - lo anterior con la búsqueda de una progresiva especialización en tráficos extranacionales, dejando los tradicionales protegidos -- (crudos y cereales) y afines (65).

3.- LA COMPANIA TRASATLANTICA

La COMPANIA TRASATLANTICA ha pasado a ser propiedad mayoritaria del Estado en etapa bien reciente (1977) que la controlaba hasta 1981 a través de la Empresa Nacional Elcano (a su vez controlada por el I.N.I.). Su nacionalización debe incluirse entre los más acabados ejemplos de socialización de pérdidas; la labor desempeñada desde entonces por la nueva propiedad ha supuesto una notable mejora de la situación anterior.

Los argumentos que parecieron decidir la intervención nacionalizadora del Estado en la Empresa consistieron en (66):

a) la importancia decisiva que corresponde a las líneas regulares transoceánicas por el valor de los fletes (el 80% del déficit por este concepto corresponde a las líneas oceánicas (67) y su transcendencia para el comercio exterior español, además de que en su entorno se puede desarrollar un cierto soporte comercial para una actividad más amplia del negocio marítimo (mejor conocimiento de la demanda de servicios que permite ofrecerlos adecuadamente). Junto a todo lo anterior, escasa participación de la flota española en estos tráficos (no llega, como se vió al 25%).

b) una estructura empresarial (dimensión, gestión ...) clara y gravemente ineficiente frente a la competidoras,

c) necesidad de frenar el proceso de colonización creciente en este subsector.

La estructura accionarial de la Cía. Trasatlántica en el momento de pasar a manos del estado era la siguiente (68):

<u>NOMBRE</u>	<u>Nº ACCS.</u>	<u>% S/CAPITAL</u>
BºIBERICO Y SOCIEDADES GRUPO	118.427	30,26
K.N.S.M.	75.250	19,23
BºEXTERIOR DE ESPAÑA	48.000	12,26
GRUPO COMILLAS	34.893	8,92
NAVIERA CASTELLANA	8.120	2,07
BºMERCANTIL E INDUSTRIAL ...	7.994	2,04
BANCO DE ESPAÑA	7.490	1,91
PEREZ Y CIA.	4.524	1,15
ASTILLEROS DEL ATLANTICO ...	1.946	0,50
	<u>306.644</u>	<u>78,34</u>
VARIOS ACCIONISTAS	84.658	21,66
	<u>391.302</u>	<u>100,00</u>

De todas esas participaciones hay una especialmente importante, la de la "KNSM" holandesa: con su entrada se estableció el denominado Servicio Tras-Royal que daba servicio entre el Mediterráneo, Centroamérica y Caribe. Dicho servicio perjudicaba gravemente a la empresa española: acrecentó el ritmo de debilitamiento a través de la pérdida de gran parte de la gestión comercial que quedó en manos de la holandesa, llegando a ordenar a

los empleados de la española en el exterior limitar sus funciones a las labores portuarias e hipotecando el futuro de la compañía - española dado que la gestión de aquel servicio representaba el 80% de su actividad; asimismo, la enfrenta a otras navieras de línea regular que operaban el Mediterráneo por haber contribuido a dar entrada en él a una empresa que nada tenía que ver con esa área.- El 31 de enero de 1978 la nueva propiedad denunciaría el referido servicio.

La actuación empresarial de la Compañía que nos ocupa había venido caracterizándose a lo largo de su historia por un progresivo abandono de sus posibilidades económicas de explotación y expansión que la llevaba a limitar su actuación a unos pocos tráficos; esto, aunque rentable implicaba el decaimiento de la empresa a través de una progresiva reducción de su organización y del envejecimiento de la flota. Aunque poseía importantes derechos en seis Conferencias de Fletes, no los ejercitaba con lo que ofrecía una permanente puerta abierta a su "ocupación" por cualquier otra empresa transcurrido un cierto tiempo. La gestión realizada hasta su nacionalización parece así haber sido de verdadero desastre y constituir una poderosa barrera que afectará a las dificultades de su reorientación al pasar a manos del Estado; la falta de precedentes y el estado de desorganización hicieron harto difícil la elaboración de unos planes de reestructuración de tráficos.

La nueva propiedad de la Cía. Trasatlántica se planteó a la vista de la situación la tarea de emanciparse de la dependencia exterior (compra de acciones, denuncia del Servicio

Tras-Royal) y fortalecer la Compañía frente a la debilidad en que la habían sumido sus anteriores propietarios mediante el lanzamiento de un plan de expansión de algunos tráficos que le resultaban - accesibles previo "remozamiento" (a fondo) de las secciones comerciales y de gestión y el establecimiento de acuerdos de cooperación con otras navieras; este último punto ha topado con graves dificultades, por la codicia ("depredación" y "codicia", serán palabras usuales para definir las intenciones y comportamiento de las otras navieras de línea) con que abordaban a la Trasatlántica a la vista de la dejación de derechos y problemas por los que atravesaba; en la misma política de cooperación con otras navieras, se mantuvieron conversaciones para valorar una posible integración o, cuando menos, coordinación de las empresas españolas de línea que operaban en tráficos oceánicos; los avances, sin embargo, fueron escasos por los problemas de especialización en otros servicios ajenos a los oceánicos (Ybarra) y por la necesidad de un fortalecimiento -- previo de la Cía Trasatlántica (69).

La evolución de la flota de la empresa a que - venimos refiriéndonos ha sido la siguiente:

1945	5 buques	36 mil TRB
1955	7 "	46 mil TPM
1965	7 "	41 " "
1975	9 "	64 " "
1980	9 "	79 " "

Una flota, por tanto, bastante estacionaria,

con lo que ello significa de negativo en un mercado tan duro y competitivo (no se olviden los problemas de competencia en los tráficos hacia Estados Unidos (70)). A partir de la nacionalización se han formalizado contratos tendentes a remozar la flota con nuevas incorporaciones de mayor tecnificación consistentes en dos portacontenedores (71).

Hasta 1974 prestaba servicios de transporte de pasajeros, pero ese año dejó de hacerlo; este tráfico había ido cayendo desde la segunda mitad de la década de los sesenta, recuperándose parcialmente en los últimos años de aquella (72). En la fundamentación de la solicitud -y luego en la propia resolución de la Delegación Provincial de Trabajo- de reducción de plantilla como consecuencia de la eliminación del tráfico del buque mixto "Begoña", la empresa dibujaría un panorama de problemas de liquidez -derivados de la falta de rentabilidad de la flota de pasaje y de las cargas ocasionadas por los cuatro buques construidos en 1972- (73); curiosamente, la falta de rentabilidad que se esgrime respecto a las líneas de pasaje a causa de la competencia de la aviación y de la vejez de la flota, si es cierto respecto a ésta última, no lo es tanto respecto a aquella porque la aviación ya había ganado esa batalla años atrás, con lo que la pregunta en el aire se cifraría más en saber del sostenimiento de ese tráfico hasta esa fecha o, mejor, de esas cifras de más de 9.500 pasajeros transportados en el mismo 1974. La subvención percibida por ese concepto tiene algo que ver con ello (74).

La nacionalización de la Cía Transmediterránea debe incluirse, como la de la Trasatlántica, en los supuestos de socialización de pérdidas. Desde 1968 a 1978 sólo se produjo la -- entrada en servicio de cinco buques con lo que razonablemente la -- edad de la flota en el momento de pasar a manos del Estado en los primeros meses de 1978 era muy elevada: 19,45 años (para una flota de 34 buques) (75).

Amparadas por un contrato para la prestación de servicios de interés nacional (Canarias, Ceuta, Melilla, Baleares, Península ...) de 1952, devendría en una situación verdaderamente lamentable en la segunda mitad de los setenta. La propiedad, vinculada a la familia March en su mayor parte, decidió no renovar la solicitud de prórroga del contrato que había sido denunciado por el Estado con anterioridad, y planteó una fuerte batalla en la fijación de precio a sus accionistas establecido finalmente en el 85,75%, muy por encima de su cotización en el mercado. No pasó a manos del I.N.I. sino al Patrimonio (Ministerio de Hacienda).

La Cía. Transmediterránea posee seis filiales de contenido diverso, una naviera de carga, Naviera MALLORQUINA - (2 buques r0-r0 con 3.300 TPM en 1980), una auxiliar de navegación AUCONA, controlada ^{entonces} totalmente por la Banca March, (empresa comercial y de servicios encargada de mercantilizar los servicios de la compañía madre; dicha compañía disfrutaba también de contratos derivados de concesiones a largo plazos de instalaciones en varios puertos españoles.

Al firmarse el nuevo contrato "Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional" en

1978, se introduce un cambio sustancial por la descomposición de la subvención que el Estado otorga a la compañía, con cargo a explotación e inversión; antes disfrutaba de los privilegios del crédito oficial y de una subvención global destinada en parte a amortización de adquisiciones y en parte a explotación (además de ciertas concesiones especiales en las construcciones navales); a partir -- del nuevo contrato se delimita con claridad la parte destinada a -- adquisición de buques que recibe en concepto de crédito, de la del déficit de operación, que recibe a fondo perdido, con el elemento adicional de incorporar un criterio de política económica tendente a que la empresa se autofinancie con los ingresos derivados del -- tráfico.

La política empresarial de la nueva propiedad ha consistido en eliminar líneas no rentables de baja utilización, introducir mayor agresividad comercial (incorporación de juego a -- bordo), programación de cruceros, ampliación de bodegas para el -- transporte de vehículos, integración de la gestión del grupo (las filiales y las dos más sobresalientes, Mallorquina y Aucona), racionalización de los sistemas de gestión y saneamiento general de la estructura financiera de la empresa. En esa línea ha producido ya una importante renovación de flota y la parcial reducción de su plantilla.

La evolución de la subvención recibida por la empresa en los últimos años es la siguiente: (en millones de ptas.)

<u>A Ñ O</u>	<u>INGRESOS</u>	<u>SUBVENCION</u>		<u>GASTOS</u>
		<u>Explotac.</u>	<u>Inversión</u>	
1977	3.350	4.388	--	7.739
1978	4.636	5.497	--	10.314
		3.919	1.578	
1979	5.572	5.572		11.165
		3.680	1892	

Se trata por tanto de una mejora importante a través de la reducción de la subvención de explotación. Los ingresos se han elevado como consecuencia de la subida de tarifas del 46% en valores corrientes (descenso, en valores reales, del 37%). Por otra parte las cifras de resultados contables, los beneficios, son positivos: 250 millones en 1976, 271 en 1977, 312 en 1978.

La prestación de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional (antes de Soberanía) corrian a cargo de la Cía. Transmediterránea desde 1952, en que le fueron adjudicados por cursos convocado el 23.XI.1951 (Pliego de Condiciones) -un concurso calificado por algunos de "hecho a su medida" (76)- al que subsiguio el preceptivo contrato de 31 de marzo de 1952, tal como disponia el Decreto de adjudicación de 22 de febrero de 1952. La vigencia del contrato estaba prevista en 25 años - (art. 4); el 13 de febrero de 1975 el Gobierno lo denunció con lo que aquella prestación de servicios debia finalizar el 31 de marzo de 1977 si no se renovaba la solicitud. No fué así sino que a una semana de dicha fecha, el 24 de marzo de 1977, el Gobierno prorrogaría unilateralmente la vigencia de aquel contrato hasta -

el 31 de diciembre, mostrando, según algún autor, la "... ausencia de política naval por parte de la Administración" (77); -- aquella prórroga fue impugnada por la Compañía afectada sin éxito. El último trimestre de 1977 se elaboraría la decisión de nacionalización de la Empresa a través del procedimiento de oferta pública de adquisición de acciones que alcanzó a más del noventa por ciento de las acciones a mediados de 1978.

El Real Decreto 2.866 de octubre de 1977 estableció el Régimen de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional que sustituyó a la anterior de "Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía"; preveía que, una vez que el Estado deviniese en propietario de la mayoría de las acciones por cualquiera de los métodos que en el mismo se ofrecían, la Cía. Transmediterránea pasaría a encargarse de la prestación de Servicios sin necesidad de concursar públicamente -- "... habida cuenta de la inexistencia de posibles licitadores con medios materiales suficientes para hacer frente a la explotación de aquel con la regularidad y continuidad necesarias". Esa es la razón de que se disponga en el Real Decreto 1876/78 de 8 de julio de 1978 (B.O.E. del 10 de agosto) --de cuyo Preámbulo transcribimos las frases anteriores-- el régimen de los Servicios y las bases articuladas del nuevo contrato con la Compañía. Este es un contrato administrativo típico de prestación de servicios del que pueden -- reseñarse como rasgos singulares los siguientes: los buques de la Compañía afectos al servicios "...serán preferentemente de construcción nacional..." (base 13), la financiación "de manera prioritaria" por las tarifas abonadas por los usuarios de los servi -

cios (base 25); junto a las anteriores hay otras más generales sobre dotaciones españolas, capital totalmente nacional, etc. La subvención del Estado tiene así un carácter complementario de los ingresos derivados de las tarifas, pero éstas pueden ser bonificadas cuando el Estado lo determine, lo que conllevará variaciones en la cuantía de la subvención. Persiste el control último del Estado que puede llegar a la incautación o cualquier otro tipo de intervención sobre el uso de los buques por razones militares.

Ya anteriormente a esta etapa de compañía nacionalizada, sus cargos directos recaían habitualmente en personas vinculadas a altos puestos de la Administración (78) que trasladan la sensación del doble intento de significar un buen acceso a los órganos decisorios de la Administración y a su vez ser lugar de disfrute en compensación a los "servicios prestados". Esta situación parece haber variado favorablemente con la nacionalización en contra de lo que cabía esperar (79).

Independientemente de otras razones, parece que la mala calidad de los servicios (lentos, caros, inseguros ...) ofrecidos por la empresa eran resultado no solamente de la actitud de sus empresarios en un marco de empresa subvencionada sino también de la burocracia e impedimentos del propio contrato con la Administración en 1952 (80) que no logran contrarrestar el beneficioso impacto de una demanda creciente.

5.- RASGOS Y CARACTERES DE LA INTERVENCION EN LAS EMPRESAS PUBLICAS MARITIMAS.

En diferentes partes de este trabajo se ha tenido ocasión de conocer los problemas que se han producido con la presencia de las empresas públicas, mayormente con Elcano pero que también alcanzaron a las restantes en la corta vida que como públicas llevan: a la hora de repartirse los fondos prestablecidos del Crédito Naval, a la hora de participar en los tráficos protegidos, -- frente a la adquisiciones de flotas proveniente de pedidos anulados por armadores extranjeros y nacionales, frente a las contrataciones de buques realizadas por iniciativa propia (no anulaciones) tras la cual se encuentra --dirán los armadores privados-- el interés de un sector ajeno al transporte (crisis de la construcción) y, antes de la crisis energética, por el mero hecho de existir armadores -- privados a los que se enfrenta con ciertas dosis de competencia del sector público; esas, entre otras (81).

La opinión de los armadores sobre el papel de las empresas públicas no ofrecen duda: "Por otra parte y abundando en las opiniones del Banco Mundial ... insistimos en que el armador tradicional (sic) debe tener prioridad en los beneficios de la Ley en relación con empresas estatales y paraestatales que se dedican al transporte marítimo como actividad subsidiaria a la suya. Mientras existen iniciativas privadas materializadas en las correspondientes peticiones de crédito naval y mientras haya armador español que esté en condiciones de realizar un servicio, uno y otro deben serle reservados con absoluta preferencia a empresas estatales o de participación mayoritaria del Estado" (82); esto les -- llevará a concluir sobre la "aplicación estricta a las Empresas -- paraestatales ... del criterio de subsidiaridad en orden al crédito

naval, construcción y explotación de buques cuando existan iniciativas privadas concretas y materializadas sobre estas materias -- (sic) y con prioridad de las empresas que tuvieran la condición de "armador Nacional" (83). En esta filosofía y pronunciamientos hay que enmarcar el "retraimiento" de la actividad de la Empresa Nacional Elcano en los sesenta.

La subsidiaridad de la Empresa Nacional Elcano se produce fundamentalmente en su inversión directa cuando los armadores privados no invierten, su traslado de flota a estos cuando lo demandan y su desaparición progresiva a medida que van interesándose en la marcha del sector y en la realización de inversiones por sí mismos (años 60 y primera mitad de los setenta); pero también se aprecia en los nuevos derroteros que se intentan en los -- últimos años setenta y previsiones para la década siguiente de centrarse en el tráfico extranacional o, mejor dicho, de ir desapareciendo de los tráficos protegidos; la medida tiene de sano, además de la mejora de gestión que pueda suponer y el fortalecimiento de una empresa con capacidad de competencia internacional, su neta -- aportación positiva (lato senso) a la Balanza de Pagos; pero puede interpretarse parcialmente como resultado de las presiones ejercidas por el sector privado para aligerar la oferta en los tráficos protegidos (sobre todo en crudos).

Ejemplos adicionales de subsidiaridad se encuentran en la protesta formulada por los navieros a la posible contratación de un buque mineralero por una empresa pública en 1968 dada "la tendencia político económica del país hacia una evolución de libre mercado..." (84), exigiendo finalmente que, previo a cual-

quier contratación por dichas empresas, se certifique la inexistencia de armadores privados interesados en ella (coincidía, además, que el destino del buque sería cubrir las necesidades de transporte de otra empresa pública); ejemplo es también, el compromiso de la E.N.E. a consultar previamente a los armadores privados sobre las decisiones por ella tomadas y que a éstos puedan afectar, participando una representación de éstos en una comisión de planificación de la citada empresa pública (85). La preocupación por la actuación de las empresas públicas (E.N.E.) fué grande en los primeros setenta, hasta el punto de plantearse una pequeña ofensiva - destinada a su mayor limitación todavía, para lo que se llegó a recabar los servicios de un famoso bufete (86) que dictaminó sobre los límites de actuación de la empresa pública E.N.E.

Hay además un aspecto nunca suficientemente valorado. El ejemplo de funcionamiento de las dos empresas nacionalizadas antes de pasar a manos del Estado constituye una de las pruebas más concluyentes sobre las características de la gestión de los armadores españoles en el marco que definía la política marítima. Se trata de dos de las primeras empresas del sector, cabezas - indudables en sus correspondientes subsectores, que gozaron de mecanismos especiales de protección -subvención directa- y se mantuvieron absolutamente despreocupados por la gestión que iría -hundiéndose progresivamente a las empresas; tales supuestos serían ejemplos, "lato senso", de lo acaecido para todo el sector, aun cuando en algunas partes del mismo no se aplicase tan agudamente (líneas no subvencionadas, tráficos no reservados...).

Como ha podido apreciarse, la presencia del --

sector público en los transportes marítimos es muy elevada no sólo por las empresas dedicadas a la navegación exclusiva o preferencialmente, sino por la mixta (que tienen el transporte como una función complementaria muy importante). La primera conclusión que se deriva de esto consiste en la fuerza de que dispone el Estado para intervenir en la marcha del sector a través de sus propias empresas si lo estimase oportuno; más aún, la necesidad que hay de que el Estado intervenga (como empresario) activamente para conseguir algunas metas en el sector, particularmente en líneas regulares transoceánicas y de interés nacional. La fuerza del Estado-empresario es muy reducida, sin embargo, si se compara con la que resulta de su posición total en el sector siendo empresario, demandante de servicios, órgano decisor de aspectos decisivos de la inversión, etc.

¿Qué justificación tienen las empresas públicas en el sector?. El enfoque convencional suele justificarlas como resultado de la no coincidencia entre intereses sociales y privados con traducción e implicaciones diferentes; esto y la necesidad de "... dar a un producto un precio inferior al coste marginal...." (87), contribuye a explicar la presencia en Transmediterránea; la de forzar el desarrollo económico (88), podría estar en la base - (al menos inicial) de Elcano, y el alto interés nacional unido a la defensa antimonopólica cabría en la reciente nacionalización - de Trasatlántica (89). Está fuera de dudas la eficacia obtenida en los objetivos que se le señalaron (otra cosa es discutir sobre los objetivos mismos) a la Empresa Nacional Elcano; si su existencia pudiera resultar discutible en términos teóricos, es incuestionable su preferencia en el disfrute de la protección otorgada en los tráficos que ha operado habitualmente; si se considera que

ha de protegerse con unos fletes mayores y reserva de la demanda, ¿quién tiene mejor derecho a disfrutar de esos costes sociales -- que quien mejor canalice los beneficios sociales?.

En España se ha utilizado más del instrumento "intervencionismo" que de la "empresa pública" a pesar de la mayor bondad de esta última para el crecimiento (90) y cuando se ha utilizado ésta ha sido con un criterio de subsidiaridad que la limita ba más aún la superación de las diferencias entre costes y beneficios sociales respecto a los privados (91). Pues bien, esos rasgos se han producido mucho más acusadamente que en otros sectores en el de la Marina Mercante; la empresa pública solo tuvo a Elcano -- como ejemplo hasta 1978, y toda su existencia ha estado marcada -- por ese principio de subsidiaridad que ha frustrado buena parte de sus posibilidades.

En fin, la aparición del I.N.I. en esta rama de actividad -constructora y marítima- forma parte de una de las piezas básicas en que se cimentó la política económica española -- del largo período de autarquía (y persistiría posteriormente, aunque con nuevos caracteres, tras la liberación), en la intervención directa en la producción industrial por parte del Estado y en la nacionalización del sector industrial (92). De otra parte, también en las empresas públicas del sector se produce esa incomprensible desvinculación y descoordinación derivada de la pertenencia al I.N.I. y al Patrimonio del Estado (93).

Es sumamente importante el papel que han desempeñado las empresas y demás organismos del Estado demandantes de servicios de transporte por la entidad de tales flujos en la demanda total. Ya se ha citado la presencia de un importante grupo de empresas refineras de petróleo con participación del Estado, entre las que destaca ENPETROL y PETROLIBER, del mismo modo que existía un flujo de transporte especializado en BUTANO Y CAMPSA, pero hay otros cargadores públicos de gran importancia entre los que destaca ENSIDESA en los de graneles (carbón, mineral). Se comprende que antes de los sesenta, previo a aquella liberalización de 1959-1963 la importancia de papel de los cargadores públicos era mucho mayor aún, recuerdese que el grueso de las importaciones a granel significativas para la Marina Mercante estaban controladas por el Estado-importador (CAT).

A pesar de las críticas de los armadores, la norma general de actuación de dichos cargadores ha consistido en aplicar la preferencia de carga a favor de los buques españoles -- sin que se viese acompañado siempre de precios (fletes) similares a los internacionales; la vía empleada normalmente consistía en solicitar esos transportes a OFICEMA, al Sindicato Nacional de Marina Mercante (94) directamente o a las empresas que pudieran efectuarlas.

El año 1973 fue uno de los más conflictivos en las relaciones entre cargadores públicos --no obligados, por otra parte, a transportar en bandera española-- y armadores; OFICEMA se planteó una recogida de información procedente de las navieras relacionadas con el tema con la que abordar la correspondiente "denuncia" ante la Administración (95). La pretensión de los armado-

res, lograda de manera desigual en los distintos momentos y productos, consiste en que las empresas públicas y organismos oficiales transporten su comercio marítimo (y presionen para que lo realicen las empresas y productos por ellos afectados) en buque de bandera española (96).

Es de mencionar el especial énfasis realizado por los navieros españoles a la hora de denunciar el comportamiento de los cargadores públicos, aun cuando éste sea el citado en el párrafo anterior y sus "infracciones" (¿?) mucho menores que las posiblemente imputables a otros cargadores (97). De la misma manera que debe ser resaltado por su significación, que la cobertura del transporte marítimo español por la flota de su bandera se produce fundamentalmente -además de en los tráficos protegidos por - la reserva de bandera- en aquellas cargas en que participan empresas publicas como fletadores (98).

En definitiva, pues, debe recogerse el carácter benefactor que ha supuesto la actuación de los cargadores públicos; la potencia transformadora-mayor que en su calidad de naviera- con que contaba el Estado sin apelar a intervenciones -- drásticas y ajenas al funcionamiento del mercado, a través de su papel de cargador, pudo ser utilizado en la transformación del -- sector aunque nunca lo haya intentado siquiera (99) (100)

NOTAS DEL CAPITULO XIII

- 1.- Véase THOMSON, o.c.
- 2.- generalmente, en aquéllos estudios que tienen a los puertos como objeto de análisis como el citado en la nota anterior
- 3.- SANCHE, P., o.c., pgs. 45 a 50, especialmente, pgs. 45 a 48
- 4.- Idem; ver también, documentos de base del CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, o.c.
- 5.- BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO MUNDIAL, — "Informe sobre la economía española", véase la parte de puertos en S.N.M.M., "Textos ...", o.c., pg. 5
- 6.- BIRD, pgs. 326 y sts. del texto original; en expresión de — TAMAMES, Ramón, "Estructura económica de España", 10ª edición, Madrid, 1.976, tomo II, pg. 412
- 7.- BIRD, o.c.
- 8.- TAMAMES, o.c., tomo II, pg. 43
- 9.- Véase "Transporte 3", n. 21, año 1.979, pg. 61
- 10.- Cfr. "El País", 8-III-79, pg. 34, tomado de Lloyd's comentando los proyectos de realización de obras de mejora y ampliación.
- 11.- Sobre la disputa "carbonera" entre los puertos de Bilbao y Gijón, véase "El País", 9-IV-81, pg. 54; "El País", 10-IV-81 pg. 50.
- 12.- PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS? o.c., tomo III pg. 282
- 13.- Cfr. TAMAMES, R., "Estructura...", o.c., tomo II, pg. 412
- 14.- Idem; también, ANGULO GARCIA OGARA, Carlos, "El desarrollo económico de España", Revista de Occidente, Madrid, 1.963 pg. 226
- 15.- Véase las declaraciones de CONSTANS, Joaquín, en "Desarrollo", n. 447, de 26-VIII-73, pg. 12
- 16.- Cfr. P.TT.II., o.c., tomo III, pg. 282
- 17.- Idem
- 18.- Véase, PLANAS PALOU, José, "El puerto de contenedores en la Bahía de Cádiz", Rev. "Oficema", octubre 1.968.
- 19.- Véase, GROSSO, Antonio, "El puerto de Cádiz y el tráfico de 'containers'", Rev. "Oficema", enero, 1.969, pgs. 71 y 72
- 20.- Cfr. SANCHE, P., o.c., pg. 48
- 21.- Véase SERRANO, Rodolfo, en "El País", 9-VIII-80, pgs 29 y sts., id. id. del día 10, pg. 41; id., id., del 12, pg. 36 El Decreto de 24-X-80 supone una primera reforma de la OTP véase, "El País" del 25-X-80, pg. 45; dicha reforma había sido conseguida mediante el acuerdo entre la Asociación empresarial del sector, ANESOO y la U.G.T., contra los criterios de una parte importante de los trabajadores afectados, incardinados en torno a la Coordinadora de Trabajadores Portuarios y a CO.OO. Véase también las declaraciones del Director de la OTP sobre el problema portuario que él centra en la existencia de plantillas sobredimensionadas, (en torno a un 30%), y en la ausencia de tarifas de usuarios; los puertos españoles son —según el citado Director— los más caros de Europa, y sus plantillas las mejor pagadas del mundo

- (este último, lo basa en que su percepción por desempleo es la máxima posible en nuestra legislación), cfr. "El País", 24-III-80.
- 22.- Véase "El País", 12-VIII-80, pg. 36; también CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, o.c.
 - 23.- Idem
 - 24.- Véanse los "Discursos ..." del PRESIDENTE DE OFICEMA, de los años 1.962, 1.963, 1.965.
 - 25.- Cfr. SANCHEZ, P., o.c., pgs. 45 a 50
 - 26.- Cfr. "El País", 20-VIII-80, pg. 28
 - 27.- DIRECCION GENERAL DE PUERTOS, "Memoria (anual)", Madrid.
 - 28.- idem.
 - 29.- AZNAR, E., "Discurso ...", Asamblea anual de OFICEMA de 1.962 pg. 38.
 - 30.- idem.; también Cfr. Ibidem, Asamblea de 1.960, pg. 23
 - 31.- CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, o.c., Ponencia I, pgs. 24 a 26
 - 32.- idem.
 - 33.- AZNAR, E. "Discurso ...", Asamblea de 1.969, pg. 20
 - 34.- COMILLAS, Marqués de (Presidente de OFICEMA), "Discursos...", Asamblea de 1.968, pg. 11
 - 35.- Compruébense los datos facilitados con los que muestra el GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING, o.c., pg. 145; un dato de referencia puede ser el relativo silencio que, sobre este particular, se da en los sesenta; en la segunda mitad de los setenta, a pesar de la crisis, parece haber existido una fuerte protección a la flota a través del precio de los combustibles, como reconoce ANAVE, "Situación de los buques menores de 6.000 TRB...", o.c.; ya en los ochenta, se acusa fuertemente el impacto de las subidas, véase HIA, n. 78, 1-IV-81, pgs. 4 y 5 (reproduciendo discurso del Presidente de la Asociación de Navieros).
 - 36.- Cfr. el extenso tratamiento que se le da a este tema en la Tesis Doctoral de ALONSO HERRERA, Joaquín, "La Marina Mercante española. Medios de financiación arbitrados para su desarrollo y Política naval", Madrid, 1.981, pgs. 200 a 314.
 - 37.- Véase lo dicho al respecto en el capítulo XI (especialmente respecto a la posición de los armadores).
 - 38.- Véanse PRESIDENTE DE OFICEMA (a partir de 1.977 ANAVE), "Discursos...", Asambleas anuales de 1.958, 1.960, 1.962, 1.966 a 1.969, 1.976 y 1.978 a 1.980.
 - 39.- Cfr. CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, o.c., Ponencia I, pgs. 19, 20, 41 y 42.
 - 40.- Véanse de la nota 38, las de los años 1.958, 1.960 y 1.962
 - 41.- Cfr. Ibidem, Asamblea 1.968, pg. 12 Asamblea de 1.960, pg. 24
 - 42.- Cfr. Ibidem, Asamblea de 1.958, pg. 12
 - 43.- Véase el discurso en la Asamblea de 1.962
 - 44.- Cfr. "Discurso..." de la Asamblea de 1.966, pg. 16
 - 45.- Cfr. Ibidem, Asamblea 1.968, pg. 18; véase también la de 1.969
 - 46.- Véase la Asamblea de 1.969; la petición, Asamblea Ordinaria, febrero, 1.976, y la concesión: Asamblea Ordinaria, junio - 1.976.

- 47.- Véanse en los "Discursos..." de las Asambleas de 1.978 a 1.980
- 48.- "Cambio 16", n. 238, 28-VI-76, pg. 47
- 49.- Idem
- 50.- Cfr. AZNAR, E., "Discurso...", Asamblea Ordinaria, junio -- 1.976, pgs. 13 y 14.
- 51.- Cfr. Ibidem, pg. 13
- 52.- Cfr. Ibidem, pg. 14
- 53.- Información verbal; seguramente en el momento en que estas - líneas vean la luz haya aparecido en el B.O.E.
- 54.- Preámbulo de la Ley 7-V-42
- 55.- CARRERO BLANCO, L., "Función de la Marina Mercante ...", o.e. pg. 14
- 56.- Cfr. EMPRESA NACIONAL ELCAÑO DE LA MARINA MERCANTE (E.N.E.), "Resumen de la labor realizada a los 15 años" (1.943-1.958), Madrid, s.f. (¿1.959?), pg. 61
- 57.- Cfr. Ibidem, pgs. 63 y 64
- 58.- Cfr. Ibidem, pg. 79
- 59.- Cfr. Ibidem, pg. 76
- 60.- Cfr. Ibidem, pg. 47; para construcciones, cfr. pg. 79
- 61.- CARRERO, L., o.c., pg. 17
- 62.- Cfr., P.TT.II., o.c., tomo IV, pgs. 65 y 66
- 63.- Cfr. Ibidem, pag. 66
- 64.- Puede verse en "ELCAÑO", Revista de información, marzo de - 1.980, pg. 1
- 65.- Información verbal
- 66.- Véase en EMPRESA NACIONAL ELCAÑO, Presidente de la, "Discurso...", o.c.,
- 67.- Cfr. Ibidem, pg. 5; véase también cap. XVII
- 68.- Véase, EMPRESA NACIONAL ELCAÑO, "Propuesta de reestructuración del sector de líneas regulares", n.p. Madrid, 15-II-1.77
- 69.- E.N.E., Presidente del, "Discurso ...", o.c., pg. 21; también cap. XVII.
- 70.- Véase "infra", cap. XVII
- 71.- CONSTRUNAVES, "La construcción naval ... 1.979", o.c., apartado, "cartera de pedidos".
- 72.- Véase en SUBSECRETARÍA DE LA MARINA MERCANTE, "Estadísticas de mercancías...", o.c.
- 73.- DELEGACION PROVINCIAL DE TRABAJO (Madrid), Resolución de 24-8 X-74.
- 74.- Véase cap. XIV, apartado "subvenciones"
- 75.- Véanse sus Memorias de los años 1.977 a 1.979; también, "Informaciones", 28-VI-79, y "El País" 9-III-80, pg. 43
- 76.- Cfr. SANCHO, P., o.c., pgs. 88 a 95
- 77.- Cfr. Ibidem, pg. 89
- 78.- Véase más arriba cap. VII y IX sobre relaciones y actitud de la Administración.
- 79.- Parece que por fin se vé recientemente el efecto de la mejora en la gestión de las empresas públicas del sector, aunque como es normal, haya que matizar empresas y aspectos concretos.
- 80.- SANCHO, o.c., pgs. 90 a 93
- 81.- Véase los "Discursos..." de las Asambleas anuales de OFICEMIA de 1.965 (competencia de las empresas públicas), 1.963 y 65

- (ayuda de Estado a tráficos de interés y líneas).
- 82.- Cfr. CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, o.c. Ponencia I, pg. 21
 - 83.- Cfr. Ibidem, pg. 40
 - 84.- Escrito del Presidente de OFICEMA al Ministro de Comercio - (22-I-68)
 - 85.- Oficio del Presidente de E.N.E. al Presidente de OFICEMA (28-I-69).
 - 86.- Realizado, al parecer por el Despacho del letrado GARCIA DE ENTERIA
 - 87.- Cfr. GAMIR, L., y otros, o.c., II tomo, pg. 255
 - 88.- Cfr. Ibidem, pg. 251
 - 89.- Cfr. GARRIDO FALLA, "La empresa pública en el Derecho español" Studia Albornotiana, X, pg. 866.
 - 90.- GAMIR, y otros "Política económica...", o.c., pg. 256
 - 91.- Cfr. Ibidem, pg. 256 y 257
 - 92.- ESTAPE, Fabián, "Ensayos sobre la economía española", Ariel, Barcelona, 1.972, pg. 233
 - 93.- En las empresas públicas del sector se reproduce el problema común de la disociación entre las pertenecientes al INI y aquellas que lo son de la Dirección General del Patrimonio - del Estado: PETROLIBER (D.G.P.E., 52%), CAMPSA (D.G.P.E., -- 32,9%, Banco de España, 17,6%); PETRONOR, ASESA y PROASA -- (CAMPSA, 32,86%, 50%, 25%, respectivamente); ENPETROL, 71,82% del I.N.I.
 - 94.- Un ejemplo, ya en los setenta, lo constituye el transporte - de mineral desde Australia (para ENSIDESA), que se gestiona en la reunión de la que da cuenta el Acta del SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, de 22-XII-71
 - 95.- Carta interior de la Dirección de OFICEMA a varias navieras posiblemente afectadas recabando información sobre el particular (Madrid, 6-I-73).
 - 96.- Sobre esta "inducción" a una empresa (indirectamente), véase oficio de OFICEMA (Director) a Director General de Navegación (Sr. Mayans), 10-II-75.
 - 97.- Véase en cap. IV
 - 98.- Véase lo dicho en apartado tercero de cap. V
 - 99.- Sucede aquí como en tantos sectores donde la posición (de "mercado") del Estado le confiere una fuerza que no utiliza para el saneamiento y ordenación de la economía; Véase por ejemplo, para la industria farmacéutica, LOBO ALEN, José "La industria farmacéutica. materiales para el estudio del crecimiento del capitalismo español en los años 60. Análisis económico de un sector industrial modelo" (n.p. Tesis Doctoral, Facultad Ciencias Ecnómicas, Universidad Complutense), Madrid, 1.977.
 - 100.- Otros autores: HEVIA-GARCIA, Joaquín, "El Fuel-oil y el Decreto número 1.303/59", "OFICEMA", Abril 1.973, pgs. 35-37; EMPRESA NACIONAL ELCAÑO DE LA MARINA MERCANTE, S.A., "Viaje informativo de los Sres. Esteve y Buhigas a los EE.UU, México y Venezuela", Madrid, 1.977; ALCAZAR SOSA, Francisco, - "El problema de los puertos", "Oficema", Septiembre 1.963, pgs. 23-25; BARRENECHEA, Eduardo, "El superpuerto de Bilbao"

"Oficema", Noviembre 1.970; pags. 36-41; BIRD, "Seaports and seaport terminals", London 1.971; BIRD, "Puertos y navegación", I.C.E. 470, Octubre 1.972, pg. 63; MARTINEZ - CATENA, M. "Los puertos en España", I.C.E. 470, Octubre 1.972, pg. 59; NACIONES UNIDAS, Conferencia sobre Comercio y Desarrollo. Secretaría. "Tarificación portuaria", Nueva York, Naciones Unidas, 1.975; AGRARIA EUROPEA DE PRODUCTIVIDAD, "La productividad en los puertos" (informe) "Oficema", octubre 1.959; OSSA ECHABURU, R., "Puertos y superpuerto de la Costa Vasca", I.C.E. 467-468, Julio-Agosto 1.972, pg. 149

1002

Código: 1 y 11

PARTICIPACIÓN DE LOS INICIADOS FUENTES DE EL TRATADO TOTAL DE \$1.965-1.970-1.977

	ENTRADAS			SALIDAS			TOTAL
	1.965	1.970	1.977	1.965	1.970	1.977	1.965 1.970 1.977
ALBUQUERQUE (Ocho)	0.4	5.1	7.8	0.5	7.9	5.9	0.5 8.1 8.6
ALICANTE	2.3	0.9	1.4	0.6	0.9	1.1	1.7 0.9 1.2
ALPES	0.7	0.6	4.9	3.5	4.2	0.4	1.7 1.9 2.0
ATLANTA (Orlando)	4.1	4.4	3.4	4.8	5.4	3.0	4.4 4.8 3.1
BARCELONA	12.1	8.4	8.5	3.7	3.6	8.1	9.1 6.7 8.2
BILBAO (Paseo)	9.1	8.6	8.3	4.4	5.2	10.7	7.4 7.4 9.9
CADIZ	0.8	1.1	1.0	0.6	0.8	0.4	0.7 1.0 0.6
CARTAGENA (Marina)	10.4	10.2	7.9	12.0	13.7	7.2	11.0 11.4 7.4
CASTELLON DE LA PLANA	0.3	3.6	3.4	0.1	4.9	3.0	0.3 4.1 3.1
CITA	1.3	0.7	0.3	0.3	0.1	0.7	0.9 0.5 0.6
CORUÑA (LA)	4.8	4.5	4.1	5.3	5.7	4.1	5.0 4.9 4.1

	ENTRADAS			SALIDAS			TOTAL		
	1965	1970	1977	1965	1970	1977	1965	1970	1977
PRINCE DE CASTILLO (La Coruña)	0'3	0'5	0'7	1'1	0'4	0'3	0'6	0'4	0'5
CIUDAD DE VIGO (Oviedo)	2'6	5'3	3'1	5'3	3'3	8'3	3'6	4'6	6'5
LEON	1'4	4'1	8'0	6'7	9'7	5'4	3'3	6'1	6'3
MADRID	2'3	3'8	1'1	0'8	1'1	5'4	1'8	2'8	3'9
MELILLA	0'2	0'2	0'9	3'3	1'7	0'3	1'3	0'7	1'0
PALENA DE MALLORCA (Baleares)	2'0	2'0	0'8	0'9	0'5	1'8	1'6	1'5	1'5
PALMA (LAS)	7'6	5'4	1'5	4'5	1'9	2'5	6'5	4'1	2'6
PASAJES (Ocupaciones)	2'9	3'2	1'4	1'9	1'1	2'7	2'5	2'5	2'2
SAN SEBASTIAN DE PAMPLONA (Oviedo)	0'2	0'0	0'0	2'1	0'5	0'0	0'9	0'2	0'0
SANTA CRUZ DE TENERIFE	2'2	8'7	8'6	18'8	12'9	17'4	14'6	10'2	7'8
SANTANDER	5'3	3'1	1'2	1'2	1'0	3'1	3'8	2'4	2'4
SEVILLA	2'6	2'5	1'5	1'8	1'2	1'9	2'3	2'0	1'8
TARRAGONA	2'5	4'0	8'2	1'1	1'8	9'0	2'0	3'2	8'1
VALENCIA	4'8	3'5	3'8	2'7	2'0	3'5	3'3	3'0	3'6

(CUOTAS Y PAGO)

	ENTRADAS			SALIDAS			TOTAL		
	1,965	1,970	1,977	1,965	1,970	1,977	1,965	1,970	1,977
VOTO (Puntotoda)	0'8	1'0	0'4	0'5	1'9	1'2	6'7	1'3	0'9
PONTIFICIA			0'2			0'2			0'2
P. SANTA MARIA			0'9			0'1			0'3
V. de ALCOA (Puntotoda)			0'4			0'2			0'3
TOTAL	94'0	93'2	93'6	89'5	93'4	97'8	92'0	94'6	96'3
OTROS PUESTOS (a)	6'0	4'8	6'4	11'5	6'6	2'2	8'0	5'4	3'7

NOTA (") en 1,977 con los de C.A.G.R.

FUENTES: Elaboración propia sobre datos de D.G. de Puntos (1,977) y
D. G. de Aduanas (1,965, 1,970)

1005

CUADRO III
PERIODO DEL 1974-75 Y 1975-76

FECHA	Nº 2 (Pta. / Ton) (CALIBRES)	Variedad anual	Nº 1 (Pta. / Ton) (MOTOS)	Variedad anual	Q15-01L Pta / Litro	Variedad anual
1 - Mayo - 1974	3.750		3.200*		6,5	
25 - Mayo - 1975	3.750		4.000	25	6,5	0
15 - Noviembre-1975	4.680	24,8	5.000	25	7,0	7,7
10 - Mayo - 1977	5.250	12,2	5.500	10	7,0	0
25 - Agosto -1977	6.300	20,0	6.750	22,7	7,0	0
Mayo - 1979	7.100	12,7	7.600	12,6		
Junio -1979	7.800	9,9	8.453	11,2		
Mayo -1980	10.200	30,8	11.000	30,1		

* Fuente: dependencias que lo agrupan y a. p.

1006

Quadro: IV-A

ESTRUCTURA Y EVOLUCION DE LAS BONIFICACIONES Y EXENCIONES FISCALES
EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLES EN MARINA MERCANTE Y PESCA.

	1.971	1.974
EXENCION IMPUESTOS %	51'8	64'3
BONIFICACION PRECIO %	48'2	35'7
TOTAL 10 ⁶ pta.	4.577	4.670
\$ 74		
71		2'0
B: EXENCION Y BONIFICACION		
TOTALES	15.300	26.868
A / B en %	29'9	17'4

Fuente: CANPSA y elaboración propia.

1007

Quadro: IV-D

DISTRIBUCION DEL CONSUMO DE CARBURANTES ENTRE MARINA MERCANTE
Y PESCA. 1.971 y 1.974

		1.971	1.974
		CANTIDAD	
		miles de toneladas	
FUEL-OIL	A. M. MERCANTE	296'7	828'7
	B. PESCA	100'4	51'9
	A / B %	74'7	94'1
		CANTIDAD: millones de litros	
GAS-OIL	C. M. MERCANTE	255'7	393'7
	D. PESCA	616'3	728'7
	C/D %	29'3	35
MERCANTE Y PESCA			
% del consumo total	FUEL	3'4	4'4
	GAS	15 '1	15'5

Fuente: CAMPSA y elaboración propia.

1008

Cuadro: V
EMPRESA NACIONAL ELCANO: FLOTA (10³ TPN)
EN 1.960, 1.965, 1.970, 1.975 y 1.980

	Nº	1960	Nº	1965	Nº	1970	Nº	1975	Nº	1980
TOTAL	20	158	14	205	14	209	8	363	8	1306
MADEÑERO	2	10	2	10	2	10				
CARBONERO	4	15								
PETROLERO	4	70	6	154	6	158	4	243	6	1206
TRANP	10	63			2	15				
LÍNEA REGU- LAR			2	15						
MINERALERO			3	21			2	14		
FRIGORÍFICO			1	6	1	6				
TRANP CABOTA- JE					3	21				
HULKARRIER							2	106	2	106

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de
OPICEMA Y ANAVE.

CAPITULO XIV MEDIDAS DE AMBITO RESTRINGIDO

1.- RESERVA DE MERCADO (CARGA)

Introducción.- Los Estados que la practican suelen fundamentar la reserva de bandera en la necesidad de controlar el tráfico interior de personas y cosas (caso del cabotaje) y el tráfico exterior de algunos productos que consideran de especial transcendencia para el abastecimiento del país o de los que le -- preocupa singularmente la alteración de los fletes o su valor relativo. A lo anterior pueden añadirse otras justificaciones en la línea de lo ya apuntado al hablar de motivaciones de la intervención o protección de los transportes marítimos nacionales (1), pero con lo señalado recogemos lo fundamental y lo que al caso español se -- refiere.

Su caracterización podría resumirse en la sustitución del principio de libertad de navegación (formulación equivalente a la libre competencia internacional de estos servicios) -- por el de la intervención de aquélla dando lugar a una forma de -- mercado sectorial de competencia imperfecta con sus consecuencias sobre volumen de producción y precio. La adopción de otras medidas complementarias (institucionales en la mayoría de los casos) de -- "reparto" de ese mercado reservado entre unos pocos oferentes interiores podría conferir al mercado la imagen final del oligopolio. Cualquiera que fuese la calificación última del mercado, resulta -- incuestionable su impacto sobre el producto (menor) y precio (mayor) frente al mercado libre; la constante obsesión de los armadores de

estos tráficos estará, como veremos en el caso del petróleo y granos, en mantener ese nivel inferior de productos. La confirmación del efecto sobre el precio se obtiene por ejemplo cuando, como en 1959, se liberalizan algunas de las importaciones marítimas reservadas y con ello caen los fletes percibidos: en lo que se refiere al volumen de producción, la misma situación histórica anterior - brinda el ejemplo de la caída del "nivel de producción" que se ocasiona con la liberalización (2).

Los armadores españoles han contado así con - un mercado "seguro" que, como se apreciaba en otro lugar, ha venido siendo, además, expansivo (crudos, granos...). Con ello se ha dotado a la Marina Mercante española de una de las más potentes palancas de crecimiento pero también se la ha "encaminado" por una senda, con unos "vicios" de progresiva pérdida de disciplina respecto al mercado -que desconoce- y, al final, de competitividad, que habrá de pagar (ella y los consumidores) cara. Como muestra de -- esas prácticas viciadas no sólo han de tomarse las "reiteradas - peticiones" de inclusión de la soja entre las reservadas (declarándola comercio de Estado) que están presentes en el período comprendido entre finales de los sesenta y la actualidad, sin otras de orígenes menos históricos que se refieren a productos de gran demanda futura de transporte que tienen en las importaciones de - carbón su expresión más acabada (3).

Pero la consideración de su importancia real como fuente de extracción de beneficios extraordinarios exige tener en cuenta que la reserva del tráfico de esos productos ha llevado consigo el abono de unos fletes -oficiales- superiores a los del mercado que intentarían justificarse en respuesta (separada o

conjuntamente) a las servidumbres que se impusieron a la Marina Mer-
cante.

Cualquiera que sea el resultado del estudio del punto anterior, existe la interrogante sobre el papel de estas medidas (reserva y fletes oficiales) en la seguridad de abastecimiento de bienes de primera necesidad, así como sobre la estabilidad -que no abaratamiento- de sus costes de transporte frente a la que podría obtenerse de no existir. En tal sentido, sin perjuicio de lo que se verá al analizar el tema de los fletes oficiales y de lo ya examinado sobre la justificación de las medidas de protección, debe decirse que la mayor o menor seguridad de abastecimiento conseguido resultaría más una consecuencia de las medidas de restricción de la libertad de fletamento a los armadores y buques españoles que de la adopción de medidas de reserva; y en lo que se refiere a la estabilidad del coste de transporte, su escaso logro ha sido a costa de un encarecimiento del mismo de tal calibre que desna-
turaliza la relación de proporcionalidad entre medios y resultados. Unos contratos de fletamento de larga duración habrían conseguido unos costes de transporte inferiores y estables, cualquiera que fuese la bandera del buque; pero si se hubiese querido asegurar -- más la estabilidad y el establecimiento, podrían haberse limitado aquellos contratos a buques de bandera española sobre los que exis-
te mayor control por parte del Estado. Lo anterior apunta precisamente a que el verdadero carácter de la medida no debe estimarse - en la finalidad que aparentemente la justificaba cuanto en servir de compensación o, en su caso, fuente de incremento de los beneficios para los armadores (supuesto de protección neta).

Una última referencia de cara a ulteriores análisis desde otras perspectivas de conocimiento consiste en la equivalencia del sistema aplicado con la erección de una barrera arancelaria adicional a la importación de la mercancía cuyo importe -- era -como mínimo- equivalente a la diferencia de fletes nacionales e internacionales (supuestas idénticas condiciones del servicio en los restantes componentes del "valor tráfico": calidad, seguridad, etc.).

Reserva del cabotaje. - La reserva del tráfico de cabotaje a los buques de pabellón nacional es un fenómeno generalizado como práctica internacional y como costumbre histórica -- (4). En lo que a nuestro país se refiere, se da con esta característica hasta que en el siglo XX, debido a las necesidades de apoyo a la construcción naval, se adiciona la condición de ser construido en el país a la anterior de enarbolar la bandera, aunque el establecimiento de aquella se realice más como práctica aduanera que como actuación amparada en una norma más general. Esta llegará -- con la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 donde se registra el dato de la construcción nacional definitivamente. Sin embargo, circunstancias excepcionales aconsejarán la supresión temporal de aquella reserva cuando la flota nacional resulta insuficiente para cubrir las necesidades nacionales (Ley de Subsistencias de -- 11.XI.1916 y su Reglamento); en general, se acepta la posibilidad de autorización de buques de otro pabellón en determinadas circunstancias; (5) las cifras de este transporte, poco significativas, alcanzaron en 1970 -último año del que se ofrecieron datos- el - 1,2% del tráfico de cabotaje (6).

Con la nueva legalidad que nace en 1939 se recoge la práctica y legislación anterior en la materia a través de la Ley de 26 de Mayo de 1943 por la que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Protección a la Construcción Naval, donde se reservaba el tráfico de cabotaje a los buques de bandera y construcción nacionales y a cambio de lo cual se exigía a los beneficiarios el establecimiento de servicios a punto para cubrir adecuadamente las necesidades nacionales (art. 2). El Decreto de 8 de agosto de 1947 autoriza el cabotaje a buques construidos en el exterior y autorizados allá por los años veinte, y a los que reparan en España una cantidad igual o mayor que dos tercios de su valor; esta disposición sobrevivió a la Ley de Protección de 1956 por Decreto de 28 de septiembre de 1956.

Un paso adelante en la historia y nos encontramos con la reserva que dispone el art. 10 de la Ley de Protección y Renovación de mayo de 1956 a favor de buques de bandera y construcción nacionales definiendo (art. 3) qué debe entenderse por tales.

Las razones de aquella reserva del tráfico de cabotaje pueden encontrarse en su carácter de transporte interior y en motivos de seguridad o defensa del país, como más importantes. Estas razones y aquella reserva se extiende -aunque se trate más bien de tráfico diferente- al tráfico interior portuario.

El tráfico exterior (antes de 1963). - La restricción a la libertad de contratación internacional de los buques españoles les colocaría en una pésima situación que amenaza su su

pervivencia misma en el caso de que los fletes oficiales no sean - superiores a los internacionales -para unos costes similares a éstos- o que, existiendo esos fletes superiores, no hubiese forma de conseguirlos por carecer de una norma que "oblique" a los cargadores a fletar buque español. Resulta difícil encontrar una sola norma anterior a 1963 en la que se haga mención a alguna forma de reserva del tráfico exterior para los buques de pabellón español, y sin embargo existen fletes oficiales para las importaciones de los principales productos.

Una de las escasas normas a través de la cual puede apreciarse la forma en que se materializó la reserva de mercado (que de hecho se dió) en algunos segmentos del tráfico exterior hasta 1963, es la Orden de 29 de febrero de 1952 que aunque tuviera su objetivo principal en la regulación de los fletes oficiales, disponía en su artículo 7: "La Oficina Central Marítima montará los servicios necesario para que a los precios anteriormente señalados, sea facilitado barco a cualquier cargador que lo solicite" previa petición por escrito, para la que existía un plazo de contestación por OFICEMA de 8 días; en el supuesto de que dicha contestación fuese negativa, el cargador dispondría de un nuevo --plazo de 5 días para reiterar su solicitud ante la Subsecretaría de la Marina Mercante, que habría de ser contestada en un plazo de igual número de días. De este modo podría hablarse de una reserva para los productos a que se refiere la citada Orden de Comercio:-- importaciones de fosfatos, sulfatos, nitratos, carbón, productos alimenticios y "demás mercancías" a las que la Subsecretaría de la Marina Mercante fije flete oficial; también comprende exportacio -

nes a fletes de mercado mundial o a los que fije la Subsecretaría.

Otro importante grupo de productos sobre los que existía una reserva parcial (del 50%) eran aquellos correspondientes a importaciones de la Ayuda Americana (repartidos al 50-50% entre buques de ambos países) como: granos, carbón y otros, además de algunas exportaciones (a Egipto en 1959, harina, la participación de la flota española fue del 86%, a fletes oficiales fijados por la Dirección General de Navegación).

En realidad el componente más importante de reserva se debía a las compras intervenidas por el Estado y, en parecido sentido, cualesquiera de las adquiridas por la Comisaría de Abastecimientos y Transportes (CAT), o por empresas públicas. Son las llamadas "mercancías de importación de interés para la economía nacional... (cuyos fletes están)... controlados por la CAT" (7).

A pesar, por tanto, de la inexistencia de -- una norma que clara y explícitamente reservase al pabellón nacional algún segmento de su tráfico exterior como sucedería en 1963, existe por la vía que apuntamos una verdadera reserva que reconocerán como tal los armadores al hablar de que "... en determinados tráficos, realizados antes exclusivamente por buques españoles, las medidas de liberalización adoptadas trajeron consigo -- que los buques españoles se vieran obligados a competir con los buques extranjeros", con el "resultado lógico ... de la reducción de los tipos de flete que antes se aplicaban" (8). Una liberalización que afectaría inmediatamente a algunos de los más im-

portantes productos como fosfatos procedentes de USA (porque los del Norte de Africa estarán "amparados" por el fletamento de - SAIQUI) que, ""debido al régimen de liberalización imperante, se han concertado directamente entre importadores y armadores "" (9), y los abonos nitrogenados, "" ...mercancía que fue una de las primeras en sentir el cambio radical de nuestra política económica, inmediatamente liberalizada y consecuentemente también su transporte por mar"" (10). Consecuencia de tal liberalización fue precisamente la caída de cobertura de nuestro pabellón en estos tráficos y un empeoramiento de la situación de los fletes potenciales que consiguió paliar sobradamente el nuevo tipo de cambio (11).

La existencia de fletes tarifados y reserva de bandera ya había demostrado sus beneficiosos efectos en 1958 como consecuencia de la crisis existente en el mercado internacional de fletes; claro que tal reserva de cargas transportables a fletes oficiales era "" ... insuficiente para dar empleo a todo el tonelaje de la flota nacional"", con lo que un mercado internacional recesivo (en fletes), unido a la señalada insuficiencia, planteada a la Marina Mercante española en tráfico exterior un problema de ""... evidente falta de cargas"" (12).

Con todo, el proceso liberalizador de 1959 - apenas afectó en este sentido a la flota exterior española pues, aunque relativamente importante, los tráficos "liberalizados" se redujeron a fosfatos, abonos nitrogenados y poco más. Subsistía por lo demás el efecto "reserva" producido por la participación - en el comercio marítimo de los organismos oficiales, el más im -

portante de los cuales seguía siendo la CAT.

Tenemos por tanto un período 1940-1963 subdi-
visible en tres: a) hasta 1952 tenía poco sentido hablar de re-
serva de bandera para un mercado con tan enorme insuficiencia de
oferta motivada por la situación bélica casi permanente (13); b)
de 1952 a 1959 se produce una reserva de bandera en los más impor-
tantes productos, sujetos a fletes tarifados, en cuyo fletamento
era imprescindible solicitar buque español a OFICEMA; el otro seg-
mento importante de tráfico reservado se refería a aquellas car-
gas comerciadas por organismos oficiales, estuviesen o no entre
los fletes tarifados; el tercer componente importante de reserva
de entonces es el de comercio oficial internacional que compren-
de las mercancías del programa -consecuencia de acuerdos comercia-
les entre España y otros Estados (granos de Argentina)- de ayuda
americana y otros, usualmente repartidos entre las flotas de los
países afectados; c) a partir de 1959 y hasta 1963, sobrevive lo
fundamental del esquema anterior a excepción de algunos tráficos
concretos muy reducidos, a quienes afectan de inmediato las medi-
das de liberalización del comercio exterior.

A partir de 1963.- Toda la liberalización que
se produce en la reserva de carga en el transporte marítimo se -
limita a la ya apuntada de 1959, de escasa entidad, y a la que -
se produce en 1963. Una Orden de Presidencia del Gobierno de 15
de marzo de 1963 (BOE 83/6-IV), además de salvar errores desliza-
dos en la reproducción del texto por el que se relacionaban nor-
mas derogadas y en vigor como consecuencia de la aprobación del

Primer Plan de Desarrollo (mediante Orden de la misma fecha, BOE 72/25.III destinada a conseguir precisamente la supervivencia de la CAT), añade un anexo segundo a aquella norma (en cuyo artículo 5 se relacionaban las dictadas por el Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante). Las disposiciones derogadas se refieren al tráfico de cabotaje a excepción de la de 29. II.1952 sobre fletes y la modificación parcial de los mismos que supone la Orden de 8.V.57. En el mismo BOE y con la misma fecha aparecerá otra Orden de Presidencia del Gobierno sobre libertad de contratación en materia de fletes y sus excepciones, en la que vamos a centrarnos.

La fundamentación de la norma de 1963 reside en el deseo de la Administración de -a pesar de la eliminación - de ciertas intervenciones en el tráfico marítimo que supone la - Orden del párrafo anterior- "... establecer aquellas normas que, estando incluidas en dichas disposiciones (derogadas), sólo te - nían carácter ordenador o bien procuraban asegurar el abasteci - miento nacional de aquellas mercancías de primera necesidad cuyo precio no puede estar sometido a las constantes alteraciones que registran las cotizaciones de los fletes en el mercado marítimo y que, clasificadas como de comercio de Estado, no infringen, -- por tanto, los preceptos de los Organismos internacionales a los que España se ha adherido". La lectura de este párrafo suscita algunas importantes reflexiones: a) la corroboración de que exis - tía anteriormente una reserva de bandera que acredita la expre - sión "normas ... incluidas de dichas disposiciones"; b) la jus - tificación de aquella reserva de mercado para el pabellón espa -

ñol se hace en base a razones de ordenación y seguridad en el --
 abastecimiento de algunos productos esenciales para la comunidad;
 c) pero el tercer vértice -de especial significación para noso -
 tros, como veremos- reside en la necesidad de proteger a esa co-
 munidad de las "alteraciones" en los fletes de estos productos.
 La palabra "alteraciones" posee una aparente y singular neutrali
dad: en buena lid lo que preocupa a todo Estado no es tanto la -
 alteración -si ésta es a la baja, aunque en casos especiales in-
 cluso estas alteraciones son poco beneficiosas por los efectos
 especulativos que pudieran generar-, cuanto la subida ("altera -
 ción" al alza) del flete, luego veremos que la aplicación de la
 norma -si revela algo- revela una preocupación por la estabili -
dad y no por la significación de los fletes al ser los oficiales
 superiores a los internacionales; d) no es exacto que el conteni
do de la norma del 63 estuviera incluido en las normas derogadas
 porque como luego veremos hay partes sustanciales de aquella no
 contenidas en éstas; e) la norma parece querer situarse -de acuer
do con los vientos políticos del momento- en el principio de --
 "libertad de navegación" y presentar su contenido como excepción
 al mismo; pero carece de sentido hablar de que tal libertad fue-
 ra "...establecida como consecuencia de la derogación de las --
 disposiciones que intervenían el tráfico marítimo nacional..."
 (art. 1), porque casi ninguna de las derogadas se referían al -
 tráfico exterior, que es del que hablamos y habla la Orden que
 comentamos.

La reserva de bandera se limita a "...impor
taciones en régimen de comercio de Estado, que se transportarán

por cargamentos completos y en buques nacionales" (art. 1,a) y "...en las mismas condiciones...las importaciones de crudo con destino al consumo en el ámbito del monopolio" (1,b). Los tipos de fletes a aplicar en esos casos "...seguirán siendo fijados - por el Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante)".

El artículo 2º contempla diferentes aspectos de "ordenación" que no serán analizados aquí y que son aquellos a que nos referíamos al decir que no estaban incluidos en las -- disposiciones que en la misma fecha se habían derogado. Como -- quiera que una interpretación literal de la reserva podrá dar lugar a supuestos de desabastecimiento nacional, una Orden de 10 de noviembre del mismo año autoriza dicho transporte en bandera extranjera cuando no existe suficiente tonelaje nacional disponible.

De la reserva de los dos componentes más importantes del tráfico marítimo exterior, crudos y granos, hablaremos en otro lugar (al examinar el tráfico de ambos productos); aquí haremos alguna referencia al tema global del Comercio de Estado. En los cuadros I a IV se presentan la relación de mercancías presentadas a la OECE como Comercio de Estado (I), los grupos de estas mercancías condicionados al momento en que se determine el sistema de regulación de importación aplicable a cada -- producto (II) o hasta que se determine otra cosa (III), y una relación de mercancías pertenecientes al grupo Comercio de Estado a fines de 1978 (IV). Ello no obstante, las mercancías más relevantes, para el transporte marítimo son: algodón, arenas bituminosas, arroz, asfalto, avena, azúcar, petróleo, café (a partir -

de 1979, desaparecido) carnes, cebada, centeno, clinker, hulla, fuel, y gas-oil, harinas de cereales, maiz, leche, tabaco y trigo. Sin embargo, no todos son transportables en cargamentos completos, aunque si la mayoría, por lo que su reserva es limitada. A partir de 1977, sin embargo, deben estimarse en su totalidad -- porque una Orden de Comercio de 24.II.1977 (BOE 3-III) obliga -- que los transportes no susceptibles de realización en cargamentos completos habrán de hacerse en líneas regulares españolas siempre que existan en las áreas marítimas de los países de donde procedan y reúnan las características de disponibilidad y adecuación de sus elementos de transporte "salvo razones de urgencia". En dicha disposición se impone como restricción a cualquier celebración de concurso en que pueda resultar transportado un bien por pabellón extranjero, que cuente con la autorización de la Dirección General de Navegación, y la posibilidad de no utilización del pabellón nacional cuando haya sido acordado con el país exportador otra cosa, exigiéndose que en tales negociaciones asista -- siempre un representante de la Dirección General citada (art.1); los fletes de aquellos transportes realizados por líneas serán -- los acordados por las Conferencias (art. 2) con aplicación del -- máximo de los descuentos posibles (art. 3).

De la entidad de este tráfico protegido nos informa no sólo lo ya visto (14) sobre los resultados de 1976 y demás, con su carácter transcendental para los buques españoles, sino que otros indicadores complementarios ayudan a perfilarla. Así, y como se verá con más detenimiento en el momento de analizar el tráfico de granos, la actitud de los armadores españoles

irá dirigida en todo momento a incluir una mercancía entre las de Comercio de Estado cuando su importancia es grande y no logran acceder a mayores cotas de participación a través de los "mecanis-
mos del mercado" (fletes más bajos); las habas de soja son ejem-
plo más sobresaliente. Algo similar sucede con el café, aunque
los hechos sean al revés: los armadores tradicionalmente partici-
pantes en dicho transporte mantendrán aquella cuando la mercancía
pasa a comercio libre gracias -entre otras cosas, y no únicamente
al apoyo de las autoridades que mantienen "de facto" cierta vague-
dad informativa sobre su desaparición del Comercio de Estado (15)

La reserva de bandera practicada por España -
presenta aspectos conflictivos en su relación con los organismos
internacionales a que pertenece. En principio existe una flagran-
te contradicción entre nuestras prácticas y las declaraciones --
del "grupo" internacional con el que tradicionalmente se alinea
nuestra política comercial, en la OCDE, expresión de la filosofía
liberal más pura; si dicha contradicción no trasciende es debido
a la generalizada particularización proteccionista que después se
produce de hecho (16) bajo la expresión "reservas a eliminar pro-
gresivamente" (?). El problema, lejos de agravarse, podría verse
atenuado relativamente porque los vientos internacionales más re-
cientes soplan en dirección bien distinta a aquella filosofía li-
beral; y así, España, de aplicarse el Código de Conducta, vería
mejorada su participación en el comercio marítimo de líneas regu-
lares sobre el que anunció ya su propósito de ratificación (17).
Los movimientos que se pueden producir por la presión de los paí-
ses en desarrollo interesados en la institucionalización del re-

parto de otros tráficos (graneles) en términos similares a los del Código, afectarían seriamente la estructura de participación de la flota española. Tal fenómeno, lejano hoy día, resultaría de menor entidad en el caso de los crudos por la imposibilidad -- de los países productores de dotarse de unas flotas suficientes -- para aquellas participaciones (e incluso por la carencia de deseo en tenerlas en algunos casos el problema mayor se presenta en algunos de los otros graneles (sólidos) que importamos por la procedencia en sus orígenes de países en desarrollo (Latinoamérica) y otros desarrollados (grano USA) que batallan por una mayor participación en su comercio marítimo.

La problemática internacional de la reserva no se agota en lo señalado sino que tiene en el bilateralismo comercial internacional otra componente importante. Hasta el presente existen diversas modalidades de acuerdos bilaterales que tocan aspectos marítimos; entre dichos acuerdos destacamos:

- Acuerdo a largo plazo entre el Gobierno del Estado Español y el de la República Popular de Bulgaria (BOE 173 de 20 de Julio de 1974).

- Instrumento de ratificación de España del Acuerdo entre el Gobierno del Estado Español y el Gobierno de la República Popular de Polonia (BOE nº 16 de 18 de Enero de 1975).

- Acuerdo a largo plazo entre el Gobierno del Estado Español y el Gobierno de la República Popular de Hungría

(BOE 92 de 17 de abril de 1975 y Protocolo anejo en BOE 264 de 4 de noviembre de 1975).

- Protocolo número 5 anejo al acuerdo a largo plazo entre el Gobierno del Estado Español y el Gobierno de la República Socialista de Rumanía (BOE 17 de abril de 1975).

En general los términos de aquellos acuerdos en lo referente al transporte marítimo suelen incorporar el reconocimiento de que ambas partes se basarán en el "principio de libertad de navegación y en los principios comerciales", no procediendo la aplicación de prácticas discriminatorias o restrictivas con respecto a los buques o transporte así como al personal de -- aquellos de la otra parte contratante en materia alguna de cuan -- tas tienen relación con el transporte marítimo (navegación, puertos...), y que "se esforzarán en incrementar la participación de los navieros de ambas partes en los transportes marítimos" mu -- tuos y en eliminar cualquier obstáculo a la libre movilidad de -- los buques de la otra parte contratante tanto en dicho comercio -- como en el de la otra parte y terceros países. La cooperación de carácter comercial en este terreno y de acuerdo a estos principios se desarrollará en las relaciones directas entre los armadores de ambos países. Por lo demás suelen incluirse también normas sobre documentos de los buques y expresar el deseo de simplificación y aceleración de las liquidaciones de gastos y fletes debidos en -- sus puertos por los barcos de la otra parte (18).

El acuerdo de cooperación económica con India recoge en su principio VIII el trato más favorable que se conce-

den entre los estados a las navegaciones de los buques bajo bandera del otro país, exceptuándose del mismo el tráfico de cabotaje (Acuerdo de 14.XII.1972, BOE 23.IV.1973).

Por otra parte, existen acuerdos bilaterales de reserva de carga con los siguientes países y en las siguientes condiciones:

- CUBA	50-50% cada pabellón
- SENEGAL	40-40-20%
- COSTA DE MARFIL ..	40-40-20%
- RUSIA	50-50%

A finales de los setenta se intentaban con-
certar con Argentina, Brasil, Méjico, Polónia y Yugoslavia (19).

La posición de los armadores.- La postura de los armadores respecto a la reserva de bandera tras las disposiciones de 1963 será de silencio -carencia de quejas- hasta fines de los sesenta en que, como ya se ha aludido, comenzarán a plantear la necesidad de aumento de las mercancías reservadas de manera que incluya a las habas de soja; dicha petición se mantendrá hasta el presente. Pero no se limitará a lo anterior sino que en 1976 -año en que se sienten en una postura de cierta fuerza conscientes del interés de la Administración en incentivar la demanda de buques por la crisis de la construcción naval-, plantearán como una exigencia -condición necesaria para contratar nuevo tonelaje- la necesidad de una "... reserva real a fletes rentables

de las habas de soja, carbón, mineral, productos siderúrgicos y otras mercancías importadas por Ministerios y Empresas Estatales ..." (20). Unos meses más tarde, en la Asamblea ordinaria de -- 1976 volverán a plantear el tema en términos de mayor participación de la bandera española en el transporte de las habas de soja "...chatarra de Brasil que no sólo se realizan bajo pabellón exportador sino de tercer país..., mineral para empresas estatales..., exportaciones de cebada..., exportaciones de automóviles ..." (21), llegando a plantearse como medida para su garantía - la práctica de un control sobre las "licencias de exportación e importación" de aquellas mercancías por el Ministerio de Comercio.

De nuevo en 1978 se reproduce la petición en términos no estrictamente de reserva sino de incentivar la participación del pabellón español en el comercio marítimo de las empresas estatales, paraestatales o cualesquiera otras que reciban protección oficial, a la par que planteaban la adopción de reducciones arancelarias a las importaciones realizadas en buque español; en 1979 se mantendrá la misma tónica en la petición de una Ley de Ordenación de la Marina Mercante que recoja medidas de -- preferencia de bandera y de reserva de bandera, además de aplicación de esos mismos criterios en la política comercial bilateral entre Estados. Un cierto cambio, al menos aparente, se produce en la Asamblea de 1980 donde las medidas de reserva de carga que se proponen se limitan a la recomendación de no modificar la situación del Comercio de Estado.

2.- FLETES OFICIALES

Introducción.- Aunque la presentación de la Orden de 29 de Febrero de 1952 intenta justificarla como el resultado lógico ante "...las constantes alteraciones (de los fletes)... consecuencia de las inestables circunstancias internacionales... (que)... repercuten sobre los nacionales... y perturban la debida estabilidad económica de dichos servicios... (y hace) ... aconsejable encauzar las actividades de la Marina Mercante ... en relación con los precios y el coste de las mercancías..." lo cierto es que la disposición representa todo un completo control sobre la actividad del sector -exterior e interior- y no sólo en materia de precios sino comprendiendo restricciones a la libertad de contratación o "consagrandó" (dando fuerza oficial) la actuación de una entidad que, como OFICEMA, poseía un carácter netamente privado. Los ejes de la Orden versan sobre los siguientes temas:

- Intervención (prohibición) al libre fletamento en tráficos entre terceros países a través de la Oficina Central Marítima (OFICEMA) y la Subsecretaría.

- Control de los fletes en tráfico exterior, genérico en el caso de las exportaciones y específico en las importaciones.

- En idéntico sentido al párrafo anterior, - referente a las importaciones, control de la contratación del carbón y de los fletes de algunos productos importantes de este

tráfico.

- Institucionalización del papel de control -
por parte de OFICEMA, recién creada.

Aquella situación, matizada en lo que al cabo taje se refiere por otra Orden de 12 de marzo de 1952, se vería - modificada parcialmente -en la cuantía de los fletes- por Orden - de 8 de mayo de 1957.. La justificación de esta nueva subida de - fletes se atribuirá a la "aplicación de las nuevas bases labora- les...y al impacto de los incrementos habidos en otros conceptos de los gastos de explotación de los buques mercantes (que)... han venido a producir cierto confucionismo en el ámbito marítimo mer- cantil ...". Tras estas referencias, se esconde la formidable -- presión de costes que se vivía entonces en el país; lejos de con- fusionismo (expresión reiterada cuando se trata de fijar o subir fletes, véase por ej. la Orden de 6 de febrero de 1943), provoca ba situaciones bien claras... pero delicadas para los armadores y el servicio de transporte marítimo. Pero más importante que lo anterior puede resultar el frecuente uso que hace la Subsecretaría de la Marina Mercante de la autorización conferida por aque- llas órdenes para fijar otros fletes.

Las Ordenes del 1º de Marzo de 1963 supondrán la ruptura del sistema de intervención de precios anterior (con la dudosa excepción de las tarifas de líneas regulares Península- Canarias), que es sustituido por otro más potente en el tráfico - exterior de algunas mercancías (comercio de Estado, crudos) y más

limitado en el interior (líneas regulares); con una interpretación estricta de lo que disponía aquellas normas de 1963. Se habría vivido una etapa de libertad de contratación de fletes de - Marzo de 1963 a septiembre de 1966.

La vuelta a conceder mayor importancia a la política tarifaria se producirá ya con la crisis posterior a 1973, que provocará la profusa aparición de normas reguladoras de los fletes.

A lo largo de todo el período 1940 a 1978, - pero especialmente a partir de la Orden de 29 de Febrero de 1952 y precisamente porque en ella se dispone la concesión de una especie de cheque en blanco a la Subsecretaría de la Marina Mercante para establecer fletes de otros tráficos distintos a los allí regulados tanto en cabotaje como en los exteriores (disposiciones que se mantiene para los nuevos fletes oficiales en la Orden de 15 de marzo de 1963), se viene produciendo un fenómeno de verdadero oscurantismo que impide el conocimiento preciso de qué -- transportes son aquellos a los que se ha establecido flete máximo y en qué cuantía, con las consecuencias de falta del mínimo - control social en una formación social que de por sí carecía de los elementales resortes de participación y control ciudadanos. En la misma línea -también usada en materias distintas a los fletes-, se ha usado la vía de las "Ordenes Ministeriales Comunicadas", instrumento de "publicidad" habitual de nuevo en las autorizaciones de fletes de los últimos años setenta.

La batalla por conseguir aumentos de fletes tendría una especial virulencia el año 1975; los escritos a que se ha podido acceder habla de amarre de la flota en activo y de

suspensión de cualquier posible contratación de nuevos buques a -
menos que el Gobierno actualice aquellos fletes; parece que aquel
descontento llegó a plasmarse en algún momento en reducciones pro
vocadas de actividad, pero toda la represalia adoptada por la Ad-
ministración ante dicho comportamiento consistió en acordar la ac
tualización reivindicada de los fletes (22).

Un breve comentario merece el carácter que de
"máximo" se pretende aplicar a los fletes oficiales. En realidad
tal calificativo tiene apariencia de ser una medida de beneficio
del cargador, que podrá oponerse así a las medidas monopolistas,
oligopolísticas o de otro tipo de competencia imperfecta con la -
tarifa oficial máxima. La explicación de este carácter podría re-
sidir en su papel estabilizador, objetivo utilizado como justifi-
cación de estas intervenciones en los años decisivos -1943, 1952,
1963-, pero sus efectos fueron bien distintos en unas y otras épo
cas. Parece que en el tráfico de cabotaje los fletes oficiales --
fueron siempre similares a los del mercado, pero no sucedió lo --
mismo con los fletes de tráfico de importación en algunos casos
entre 1952 y 1963, porque entonces la práctica de los cargadores
intentaba presionar a la baja de los fletes, en el margen de nego
ciación posible y amparándose en el importante volumen de carga -
que representaban. En los casos que se han conseguido seguir con
regularidad para el período posterior a 1963 -crudos y granos-,
parece que los fletes oficiales eran también los fletes reales; -
esta situación pudo cambiar -aunque el soporte documental de esta
afirmación es muy débil (indiciario)- en los últimos setenta en -
aquellos tráfico en que se había desarrollado excesivamente la -

flota (precisamente crudos y granos). Todo esto revela que el calificativo de "máximo" atribuido a los fletes oficiales equivalió en la mayor parte del período de estudio y de los productos sometidos a ese control de precios, a flete aplicado (máximo y mínimo) mientras no se incurriera en un exceso de oferta de servicios de transporte, obsesión permanente de los armadores españoles.

Un aspecto importantísimo y complementario - del papel desempeñado por los fletes oficiales es la función de privilegio de que a partir de 1952 goza OFICEMA, como Asociación empresarial, en la negociación de los fletes. Limitándonos aquí a los oficiales -pero puede hacerse extensivo a todos los demás fletes aunque no fueran oficiales- OFICEMA (y luego ANAVE) representaba a los armadores en sus negociaciones con fletadores y Administración consiguiendo mejores condiciones retributivas, formando "pool" defensivo y ofensivo frente a las presiones a la baja de los cargadores y a las intromisiones de cualesquiera "foráneo" (no asociado); controlaba además la demanda de servicios de transportes en todos los cargamentos a los que se fijaba flete ofi -- cial, que eran la mayoría y los más importantes.

¿Qué entidad ha tenido esta política de precios (23)?. Depende desde luego de los momentos y tráficos que consideremos, pero tratando de esquematizar de acuerdo con las - pautas que se siguen en el apartado podría decirse:

a) en cuanto al tráfico de cabotaje y ante - rior a 1963 parece que los fletes -de que se tiene noticia- frenaron la caída de las líneas regulares peninsulares abocadas a -

un final que resultaba inevitable; en lo que hace a los cargamentos completos tuvo un efecto similar aún cuando su evolución de declive fué también análoga a la de las líneas. A la altura de - los setenta y ochenta debe prestarse atención a los fletes del - tráfico de línea Península-Canarias por ser para éstas de vital importancia disponer de unos buenos servicios a bajo coste.

b) sin duda es en el tráfico exterior donde mejor podemos apreciar el beneficioso papel desempeñado por esta política, máxime si se tiene en cuenta que es el tráfico donde - se da por antonomasia a partir de 1963 y donde se da su papel -- claramente subencionador y de estímulo al crecimiento -hasta lí- mites peligrosos- de los tráficos beneficiados.

Evolución de los fletes (hasta 1963) en trá-
fico de cabotaje.- Cuando en 1963 se dispone de la derogación de - una serie de normas sobre tráfico marítimo, la mayor parte de -- las mismas se refieren a fletes de navegación y transporte de cabotaje, reflejando así su carácter de objeto preferente en la regulación sectorial.

La década de los cuarenta, y en menor medida la de los cincuenta, serán testigos de una copiosa legislación - regulando los fletes a percibir en los distintos transportes de cabotaje. A efectos de clarificación se subdivide el período preliberalizador (anterior a 1963) en dos, antes de 1952 y después de esa fecha, por tratarse de una disposición clave la Orden de febrero de aquel año para todos los tráficos. Dentro de ese pe-

ríodo se intentará desglosar la referencia a las más importantes mercancías.

a) los fletes hasta 1952:

a.1.- tarificación general del cabotaje; el sistema de funcionamiento de los fletes en este tráfico opera sobre los principios del más estricto principio de control de precios. El modelo en esta etapa viene definido por la Orden de 6 de febrero de 1943 por la que se aprueban las tarifas de máxima percepción en el tráfico de cabotaje nacional para todos los buques, salvo lo dispuesto en la Orden de 16 de Diciembre de 1942 (relativa a fletes especiales que pudieran aprobarse para tráfico de mercancías perecederas porque todas las demás -todos los buques- están sujetos a fletes oficiales cualquiera que sea su modalidad de transporte). Por lo dispuesto en aquella Orden de 1943 se asigna a cada mercancía una tarifa que será la de máxima percepción. Posteriormente aparecen modificaciones mediante Orden de 8 de noviembre de 1943 por la que se aumentan las tarifas para el tráfico de líneas mancomunadas de Península a Marruecos que disfrutaban de valores especiales en aquella norma; una nueva Orden de 1 de abril de 1944, modifica nuevamente los fletes de aquellas líneas para el trayecto Península-Marruecos. La Orden de 24 de julio de 1947 modifica también las tarifas, así como la de 19 de julio de 1948 que, además, se refiere a los sistemas en casos de buques con retribuciones "a la parte".

Sobre el eje anterior se producen regulacio-

nes particulares para algunos tráficos singulares de especial importancia.

a.2.- Carbón. Tráfico de tradición que se encontraba ya regulado por Orden de 27.IV.38 y posterior de 11.I. 1940 (24) para volver a aparecer, tras las tarifas generales de 1943, en 1946 (16-V) y en el establecimiento de posibles recargos que autoriza la Orden de 22.VIII.1947; se verá afectado de lleno por la Orden de 1952.

a.3.- Otras mercancías: de las que deben consignarse los fletes para breas (Orden de 19.VI.1942), los de madera para minas (Orden de 18.V.1948) minerales y sal (9.XII.1947)

b) los fletes a partir de 1952 hasta 1963:

La variación más importante parte de la limitación del control de los fletes a sólo mercancías transportadas por cargamentos completos y en que la cuantía de aquellos se determina sobre la base de los que se aprueben para el carbón; éste se declara mercancía cuyo transporte no podrá ser libremente contratado. En realidad aquella Orden se limita a aprobar el --flete para un cargamento de carbón de 4.500 a 6.000 Toneladas en el trayecto Asturias-Barcelona para el que se fija en 108 pts/tn. y se remiten a éste los fletes de otros trayectos y mercancías - que aprobarían el Ministerio de Comercio en base a la propuesta que le presentase la Subsecretaría de la Marina Mercante. Como -

tema accidental consigna la estabilidad obligada de los fletes para el transporte de carbón para RENFE: deberán mantener "... los mismos precios y condiciones que actualmente rigen y que tendrán la consideración de máximos para este servicio" (art. 5).

En cumplimiento de lo ordenado por la disposición de febrero de 1952, una Orden de Comercio de 11 de Marzo del mismo año fija las tarifas a aplicar al transporte de carbón y, - por extensión, a todos los demás cargamentos completos, a distintos trayectos y diferentes tamaños de buques; ésta merecerá posteriormente aclaraciones (Orden de 6 de mayo y 18 de septiembre de 1952) y una modificación importante en la ya anunciada Orden de 8 de Mayo de 1957 que alteraba parte de los fletes de febrero (y en cabotaje, marzo) de 1952. De acuerdo con aquella, se ordena la -- aplicación de unos fletes que mantengan la misma relación que los existentes en la tabla de marzo de 1952 pero tomando como base un flete que, si entonces era de 108 ptas/tn. , ahora, para el mismo trayecto, habría de ser de 140 pts./tn. , ésto es, una elevación media del 29,6%. La última modificación de los fletes de cabotaje se produce el 21 de abril de 1960, y afecta a las bases de la Orden de 24.VII.1947 sobre fletes de mercancías especiales.

Uno de los importantes rasgos de los fletes - de cabotaje a partir de 1952 consiste en que el carbón de consumo del buque para el viaje redondo debía de ser suministrado por el cargador, pudiendo repercutirlo sobre el flete si el armador lo - ha abonado directamente (art. 5 de la Orden de 29 de Febrero de - 1952); en 1957 se mantiene aquella característica y se adiciona - que, si el buque utiliza combustible líquido, percibirá una "in -

demnización por combustible" en cuantía equivalente al valor del carbón que consumiera un buque carbonero similar (art. 3 de la Orden de 3 de mayo de 1957) y que podría llegar hasta el 50% del -- flete, como de hecho sucedió en 1958 cuando el exceso de flota -- amenazaba el tráfico de la "flota carbonera" con intromisiones de buques de otros tráficos (25).

Una visión resumida de la evolución de los -- fletes del carbón en el período de 1940 a 1960 demostrativa tam -- bién directamente para los años posteriores a 1952 de la evolución de los fletes de los restantes productos, se infiere al tener en cuenta que en 1943 eran de 38 ptas./tn., de 108 pts/t. en 1952 y de 140 ptas/tn. en 1957.

A partir de 1952 sólo se fijan ya los fletes para transportes en cargamentos completos, prueba adicional del -- decaimiento de la actividad de las líneas regulares de cabotaje.

Fletes en tráfico exterior. -- Como ya se advir -- tió, existe homogeneidad en este tema a lo largo de todo el perío -- do comprendido entre 1952 y 1963 en que funciona el esquema bási -- co implantado con la Orden de 29 de febrero de 1952, modificado -- parcialmente por la Orden de mayo de 1957. La primera de las dis -- posiciones establecía --recuérdese-- con el carácter de máximos -- (art. 8) los fletes oficiales de una serie de productos especial -- mente importantes del tráfico exterior de importación y sometía de manera genérica a los de exportación, cuyos valores serían los del mercado mundial salvo aquellos casos en que la Subsecretaría de la Marina Mercante entienda que procede el establecimiento de

unos fletes oficiales (art. 2).

El control del tráfico de importación es más riguroso. Por una parte, registra que los fletes para las importaciones de carga general en líneas regulares serán aquellos que -- acuerden las Conferencias de Fletes (art. 3.a) lo que, aunque realista, no deja de ser chocante con el espíritu autárquico de la época. Por otra, fija los fletes máximos a aplicar en las importaciones realizadas de cargamentos completos de fosfatos, nitratos, sulfato amónico y carbón -cuadro V-, remitiendo a los fletes de la "bolsa libre" rebajados en un 25% los de productos alimenticios y autorizando a que la Subsecretaría fijase en el futuro los fletes que estime necesario para otras cargas distintas a las señaladas, "... en atención a las circunstancias que concurran en el caso" (art. 3,b).

La Orden de 8 de Mayo de 1957 modifica parcialmente los fletes establecidos en la Orden de 1952 para todos los productos excepto para los alimenticios, a los que no hace referencia, pero añade uno nuevo para el tráfico de importaciones de fosforita. La modificación, como puede apreciarse en el mismo cuadro anterior, es desigual para los distintos productos, sobresaliendo el de fosfatos y carbón; responde, según la propia norma, a los aumentos de costes derivados de "la aplicación de las nuevas bases laborales... y otros conceptos de los gastos de explotación... " a que se refiere el Preámbulo y, lógicamente, a las presiones de los armadores (26).

Tras la subida anterior no vuelve a saberse de los fletes oficiales a través del Boletín Oficial del Estado -

hasta casi diecisiete años después y, sin embargo, en el intervalo se producen numerosas variaciones y establecimientos de fletes. Ciñéndonos al período que finaliza en 1963, pueden consignarse nuevos establecimientos de fletes, entre otros (dada la imposibilidad de localizar la totalidad de los mismos con el oscurantismo al uso), los siguientes: a) transporte de harina España a Egipto, fijado por la Dirección General de Navegación en 225 pts./tn. (21.XI.1958, Circular OFICEMA n°142/58); b) transporte de grano de importación (véase en su apartado); c) transporte de -- crudos de importación (véase también su apartado que, como en el caso anterior, sitúa su origen en los últimos cincuenta y primero sesenta, antes de 1963). La legitimación de que se vale la Subsecretaría de la Marina Mercante para fijar esos nuevos fletes es la autorización que la hace precisamente la Orden de 1952 primero y de 1957 después. Con ello se otorgó a dicho organismo -- unos poderes y atribuciones inusuales y de vital importancia.

Dado su carácter de máximos, es frecuente encontrarse con que los fletes aplicados --los negociados por OFICEMA en nombre de los armadores asociados a la misma-- son inferiores a los oficiales. En efecto, tal comprobación puede realizarse comparando los fletes oficiales publicados en el BOE en 1952 y 1957 (cuadro V) y los reales (que aparecen en el cuadro VI) para el período comprendido entre 1952 y 1960 (únicos accesibles); y así, por ejemplo, un tráfico de carbón de USA al Cantábrico español, oficialmente en 350 pts./tn., se aplica 325 pts./t. (1.III.55). Por último y a efectos comparativos se presenta el cuadro -- VII donde aparecen los fletes aplicados (de hecho) a 31.XII.1959.

En los cuadros VIII a X se ofrece la evolución de los fletes nacionales e internacionales de una serie de productos con arreglo a los datos que presentan los armadores (27). -- Del análisis comparativo de los mismos parecen poder inferirse algunas conclusiones:

a) tiene poco, o ningún sentido comparar los fletes nacionales, incluso los efectivamente cobrados por las compañías (desechando los oficiales), con los teóricos del mercado internacional hasta el año 1952, por el carácter bélico de la etapa (Guerra Mundial, guerra de Corea...) y la escasa entidad del volumen que distorsionan absolutamente los valores. En cualquier caso la situación bélica repite el fenómeno usual de todo conflicto: -- fuerte subida de los fletes; de haber existido una flota similar a la que había en los momentos de la I Guerra Mundial, las participaciones en el mercado extranacional habrían supuesto pingues beneficios para las navieras que, de este modo, sólo en parte pudieron beneficiarse de las "ventajas" de la guerra. Es dudoso, por otra parte que los fletes internacionales pudieran mostrar costes de -- oportunidad para los buques españoles a la vista de su estado post bélico.

b) desde el momento en que se aprueban los fletes oficiales, que coinciden con una cierta caída (coyuntural) de los fletes en el mercado internacional la diferencia entre los fletes llamados nacionales (los efectivamente percibidos por los armadores), y los internacionales, es favorable a aquéllos, lo que sig-

nifica carácter "benefactor" de la actuación de la Administración - para con el sector. La trascendencia de aquella diferencia es ma - yor si se tiene en cuenta que es cuando se producen las mayores im portaciones (28).

c) cualquier comparación con los fletes inter- nacionales resulta también distorsionada por los diferentes tipos de cambio de la peseta, en particular con respecto al dólar y la - libra, divisas de referencia habituales. Precisamente la variación del tipo de cambio de 1959 constituirá una de las mejoras de fle - tes más importantes de la época (29).

Evolución de los fletes a partir de 1963.- La Orden de Presidencia del Gobierno de 15 de Marzo de 1963 (BOE de 6.IV) derogaría todo el pequeño artificio de intervención de fle - tes que soportaba en su última acepción (de 1957) la Orden de 29 - de febrero de 1952, y, como ya se ha dicho, establecería un nuevo sistema consistente en la tarificación de los fletes correspondientes a importaciones reservadas de comercio de Estado y crudos para el área del Monopolio, con el mismo carácter de "máximos" que poseían hasta entonces (art. 1); otra pieza del nuevo sistema consiste en la declaración de libertad de fletes en todos los demás casos, si bien las líneas regulares, tanto nacionales como exteriores, vie- nen obligadas a comunicar las alteraciones que produzcan en sus fle - tes y demás condiciones de fletamento. Esto se hace extensivo a - los fletamentos de buques extranjeros por parte de nacionales cuan - do la modalidad sea en viajes simples, "sucesivos" o "por tiempo", y en los casos de fletamentos de buques nacionales por entidades -

extranjerías cuando los fletamientos sean "por tiempo".

No habría de pasar mucho tiempo para que apareciera una nueva restricción a la libertad de fletes en las líneas de cabotaje nacionales y a la libertad de fletamento de buques nacionales por extranjeros y viceversa, pues la Orden del Ministerio de Comercio de 20 de septiembre de 1966 exige la previa aprobación de las mismas por parte de dicho Ministerio. Los términos en que se expresa el Preámbulo de la Orden de 20 de septiembre de 1966 (BOE del 27) son algo ambiguos al hablar de que "... las actuales circunstancias en que se desarrolla el tráfico marítimo aconsejan la modificación de la Orden de....1963 al objeto de ajustar la ordenación que en la misma se establecía a las reales necesidades del tráfico, si bien, manteniendo las máximas facilidades para resolver los urgentes requerimientos de la demanda". Esas circunstancias no son ni más ni menos que la inestabilidad producida en el transporte marítimo por el cierre de Suez, pero su impacto apenas resultaba significativo en parte de los tráficos donde se reforzaba el control: líneas regulares.

Completan el cuadro del nuevo sistema posterior al 15 de marzo de 1963, la orden de 30.XI.63 y la de 24.XII.1969, así como la Ley de 21 de julio de 1971 (derogatoria del Decreto de 3 de mayo de 1962) en materia de transporte de emigrantes. En realidad, la intervención en este tráfico es muy superior a la de cualquier otro por evidentes razones del "objeto de transporte", requiriéndose licencias administrativas especiales para las empresas que deseen dedicarse al mismo y fijando precios máximos a cobrar inicialmente (art. 36-3º de la Ley de emigración de 1971). pa

ra terminar -a partir de la Orden de 26 de mayo de 1973- fijando - los descuentos obligatorios que deberán conceder las navieras (por el 20% del precio del billete en clase turística).

Tenemos así tres grupos de transportes con fletes controlados: el de comercio de Estado y crudos, el de líneas - de cabotaje y el de tráfico de pasajeros (indistintamente exterior e interior en un principio, pero finalmente sólo interior). Lamentablemente, sigue reproduciéndose el vicio de la no publicidad de las distintas modificaciones de los fletes que ha dificultado so - bre manera su conocimiento.

Los fletes correspondientes a los grupos de - mercancías más importantes (crudos, granos,) se examinarán - posteriormente; ahora referimos sólo aquellos otros de los que tenemos constancia. Los fletes para líneas regulares de cabotaje en el trayecto Península-Canarias de que tenemos noticias más recientes son los aprobados por Ordenes de 9 de julio de 1974, 27 de julio de 1975 y 21 de junio de 1977, vinculadas a los aumentos de -- costes de la crisis energética. Rasgo peculiar de estas subidas es que, si hubiéramos de creer lo que señala la introducción a la Orden de 1974, su precedente inmediato se situaría en el año 1957, - lo cual no tiene fácil soporte si se recuerda que en 1975 lo que - existe es una modificación de los fletes aprobados en 1952 y que - en ella no se encuentra -como no se encontrará en la de 1952 por - aplicación extensiva, "de facto", de los fletes fijados para cargamentos completos- referencia alguna a líneas regulares de este trayecto; a la vista de la generalizada práctica de modificación de - los fletes sin publicidad cabría pensar que se trata de un caso --

más en que la Subsecretaría de la Marina Mercante (el Ministerio, con más rigor) establece unos fletes sin cumplir aquel requisito de publicidad; de hecho la memoria de OFICEMA de 1957 también recoge esa subida, lo cual indica que la Subsecretaría fijó en 1952 y 1957 unos fletes a los que no dió publicidad vía BOE a pesar de la Orden de 29.II.52. Sin embargo, parece poco sostenible cualquier puente que quiera tenderse entre 1957 y 1974 a la vista de la derogación general de 15 de Marzo de 1963, como no sea que una interpretación "sui géneris" permita la supervivencia de una norma que no había sido publicada, hasta 1974, saltándose frontalmente el espíritu y letra de aquella disposición, máxime si se recuerda que en la misma sólo se exigía comunicación de las modificaciones tarifarias libremente establecidas.

Los fletes oficiales del café que se conocen con certeza son los aprobados a partir de 1974, y no todos, dada la absoluta imposibilidad de seguimiento a través de otras fuentes de información. De acuerdo con lo aparecido en el BOE se han producido las variaciones que aparecen en el cuadro XI mediante Ordenes que las aprobaban de 4.IX.1974 (BOE de 1.X) y 8.IX.75, generalmente asociables al aumento de costes de esta etapa. Dada la característica de la mercancía (alimentación) y su zona de aprovisionamiento, no sería difícil de imaginar que su evolución ha seguido derroteros próximos a los de otros productos afines, como los cereales. En la introducción a la parte dispositiva de la Orden de 1974 se habla de que los fletes entonces vigentes se habían establecido en 1965 y modificado ligeramente en 1968 y 1970. El café dejó de pertenecer al grupo de mercancías "comercio de Estado" en

1979 y por tanto pasó desde entonces a tener fletes libres. Parece que estos fletes fueron inferiores a los aplicados normalmente por las Conferencias en aproximadamente un 3% "durante varios de los años de la década del 60 y parte de los setenta ..." (30). La imposibilidad de verificar esta afirmación no impide considerar que el flete a comparar no ha de ser el normal de la Conferencia, sino aquél que éstas aplican a clientes permanentes que, a veces, suponen reducciones de ese mismo porcentaje e incluso superiores; es de imaginar que cualquier Conferencia está dispuesta a aplicar una reducción considerable en atención a la garantía que se le -- ofrezca de estabilidad en la demanda de transporte que concurre -- en este mismo caso. Por lo demás no debe olvidarse que la Confe -- rencia no se caracteriza precisamente por ofrecer precios asequi -- bles y típicos de un mercado competitivo, dada su forma oligopo -- lística.

Los fletes del transporte marítimo de importa -- ciones de carne congelada son otros de los que podemos tener algu -- na noticia después de 1974 dada la publicidad de que gozan a par -- tir de entonces, si bien ésta acaba en 1979. Se trata de unos fle -- tes que en el momento de ser revisados en 1974 mantenían vigentes aquellos -desconocidos- aprobados en mayo de 1972 (Preámbulo de -- la Orden de 1974). Las modificaciones que se han producido con mo -- tivo de las crisis de los setenta han sido las que se reflejan en el cuadro XII aprobadas por Ordenes de 1 de Abril de 1974 y 26 de Julio de 1977 y obedecen, en su mayor parte y al igual que en el caso del café al encarecimiento de costes característicos del mo -- mento, especialmente de combustibles.

3.- PRIMAS A LA NAVEGACION (P.N.)

Constituyen uno de los auxilios directos más importantes para la Marina en la primera mitad del siglo XX (sobre todo a falta de otros) aunque su significación fue progresivamente menor. Con origen en la Ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de Junio de 1909, las circunstancias por las que atravesó el sector en la época de la Primera Guerra Mundial de fortísima elevación de los fletes y del precio de los buques hicieron que no compensara a los armadores su percibo dadas las cargas que conllevaba el disfrute (correo); por ello el Gobierno tras hacerles saber el "agrado con que ha visto su patriótica conducta" (Gaceta de Madrid 12.10.15) acepta la renuncia de los navieros a las Primas de Navegación dando, a la par, rienda suelta a la venta de buques y ocasionando graves peligros para el abastecimiento del país. La cuantía de las primas era en 1915 de 4.900.000 pts. a repartir entre 59 navieras (cuantioso sacrificio en una época de crisis financiera); en el periodo 1909 a 1915 el Tesoro pagó para el fomento de la Marina 127.700.745 pts. (31).

El Decreto de Ley de 21 de Agosto de 1925 enmarcado en una época de reactivación nacionalista cargada de malos presagios (caída de las bancas regionales) y en fase recesiva tras el boom de la guerra, encuentra en la mano política de la Dictadura una formulación proteccionista bastante más acabada que en sus predecesores. En concreto y en lo que a primas se refiere, se dispone que los buques que cumplan una serie de requisitos podrán acogerse al beneficio de disfrutar durante el período de vigencia del

Decreto-Ley de una prima por travesía, quedando fuera del mismo - las navegaciones de cabotaje y las subvencionadas. La fórmula que determinaba la cuantía devengada era:

$$\text{Devengo} = \frac{\text{T. Millas (por) coeficiente}}{100}$$

Los requisitos que habrían de cumplir los buques eran: estar comprendido en la primera categoría de las Sociedades de Clasificación, poseer tripulación española, aceptar que en sus barcos se enrolden estudiantes de náutica y verificar transporte de correo gratuitamente.

Se establecían, por otra parte, una serie de bonificaciones a aquellos buques que incrementaran velocidad y -- fuesen de reciente construcción o totalmente nacional; del mismo modo se establecía que a partir del sexto año de vigencia del Decreto-Ley se aplicasen una serie de descuentos a los buques mayores de ocho años, que se incrementaban con la vejez de los mismos hasta el punto de que los buques de más de 36 años no percibirían primas de navegación. Estas habrían de ser consignadas en los Presupuestos de cada año, no siendo acumulables de un año para otro y en el supuesto de que los devengos fuesen superiores a las cantidades consignadas, se procedería a distribuciones prorrateadas. El importe máximo anual alcanzable era de 10.000.000 de ptas. Por lo demás, se fijaba una revisión bienal. El Decreto-Ley de 1925 sufre sucesivas prórrogas -más allá de sus 10 años previstos como máximos de vigencia- hasta entrar en nuestro período de análisis.

Aunque con cierto retraso, los armadores perciben las Primas de 1936 y 1937 en virtud de la Orden de 30.VI.39, donde se exceptúa de tal percepción a "los buques... que no hubieran estado...manejados por los auténticos armadores y autorizados o despachados por las autoridades del Gobierno Nacional". Asimismo, perciben las correspondientes a 1938, arbitrándose un crédito por 537.057,54 pts. del presupuesto de 1939 para cubrir esa finalidad (O. 23.XI.39).

Tal Decreto de 20.XII.39 suspende la aplicación de las Primas a la Navegación a la vista de las circunstancias del momento -II° Guerra Mundial- que producen una mejora de fletes y que, consecuentemente, no justifican el mantenimiento de la protección de esos tráficos exteriores (extranacionales e internacionales) para los que se habían establecido. Los efectos de aquel Decreto comenzaban el 1.XII.39 o como máximo el 31.XII.39.

Al finalizar la situación bélica mundial y reanudarse el tráfico normalmente, la Ley de 23 de Diciembre de 1948 restablece las "primas toda vez que cesaron las causas que habían motivado la suspensión", lo que implicaba poner en vigor otra vez el Decreto-Ley de 21.VIII.1925, aunque se introduce la matización de que corresponderá al Consejo de Ministros "determinar los servicios y líneas a los que por su naturaleza y situación en el mercado de fletes procede aplicar los beneficios de esta Ley". Tales beneficios comienzan a devengarse el 1.1.49 para lo que se arbitra el oportuno crédito de 10 millones. El Reglamento de las Primas de Navegación -Decreto de 22.VII.49- define las Primas de Navegación como "el auxilio económico que concede el Estado a los buques de bandera española practicando navegación exterior (altura,

gran cabotaje, y navegación extranacional) durante la vigencia de la Ley (del 48)"" (art. 1°)

Como en otros lugares se ha señalado, la Ley de Protección y Renovación de la Flota de 1956 constituyó la norma más importante y de carácter más integrado que sobre el sector se haya dictado; no es de extrañar, por ello, que en la misma se dedique cierta atención -no decimos que suficiente a las Primas. Así en el título de "protección al ejercicio de la navegación" -título V- se dice expresamente que gozarán de ellas las navieras -- que realicen alguno de los servicios que indica y que abarcan -- prácticamente toda la actividad de transporte marítimo exterior; concretamente, habla del auxilio mediante Primas a las empresas -- de líneas exteriores de pasaje (art. 22), las de líneas exterior de carga y la navegación libre que gozarán del mismo auxilio cuando circunstancias de orden político o económico lo aconsejen (art. 23); se exigen como condiciones las consabidas (tripulaciones españolas, 4% de las Primas de Navegación destinado al Montepío Marítimo Nacional y edad de los buques no superior a los 30 años, con lo que las variaciones en los requisitos son pequeñas respecto al Decreto-Ley de 1925.

A pesar de estar expresamente derogado por la Ley de Protección el Reglamento de 22.VII.49, fue recuperado por Decreto de 28.IX.56 y, lo que es más curioso, se salvó de la derogación a que se iba a ver sometido en 1968 (Decreto 20.VI.68), -- con lo que parece hallarse en vigor todavía. De esta manera se mantendría la obligación del transporte de correspondencia, que no aparecía como requisito en la Ley de 1956.

Con lo que sobre el particular dispone la Ley de 1956, puede concluirse que teóricamente no existe impedimento para la aplicación de las Primas a las supuestas de Navegación exteriores y es en ellas en quien hay que examinar el impacto ocasionado por ese tipo de ayudas.

El problema más importante de las P.N. consiste precisamente en su escasa cuantía, que reduce a valores mínimos el impacto real. En efecto, la cuantía presupuestada (y límite) ha sido de diez millones anuales para los años cincuenta, veinte mi-llones en los años sesenta y cuarenta millones en los años seten-ta, cifras irrisorias si se tiene en cuenta el número de empresas y los costes de explotación de una línea regular, o si se observan las cantidades percibidas por navieras con servicios de línea como Ybarra que percibían como subvención en los mismos años sesen-ta, cincuenta millones de pesetas. No hace falta haber sido arma-dor para imaginar que la actitud de los empresarios ha consistido en pedir aumentos de dichas asignaciones sin éxito alguno (32). La situación poseyó caracteres de perplejidad cuando por una parte - se apoyaba por la Administración la aprobación de un valor de 200 millones de pts. (Planes de Desarrollo) y por otro se mantenían - los valores apuntados. En tan dilatado período parece haberse re-producido la situación de la época de la Primera Guerra Mundial - en algunas ocasiones, cuando a algunos armadores les resultaba -- más gravoso trasladar la correspondencia que las mejoras que con-llevaban las Primas de Navegación (33). En esa falta de apoyo que representan tan exiguas cantidades hay que ver una de las causas de la caída y ausencia de las líneas regulares españolas que, en

contrapartida, sí sufre las consecuencias limitativas de ser "españolas".

A pesar de lo que se ha dicho antes sobre la cuantía de 40 millones como valor de las P.N. en los setenta, inexplicablemente aparece un "reparto" de las correspondientes a 1979 por valor de noventa millones sin que exista disposición alguna -- que lo apruebe. Por otra parte, la distribución practicada -véase cuadro XIII- refleja la concentración de los beneficiarios. La -- evolución de las cantidades abonadas de 1949-1960 -cuadro XIV- -- muestra las primeras perceptoras y el menor crecimiento en los últimos cincuenta.

Las navieras que absorbían la mayor parte de las primas concedidas antes de 1960 eran TRASATLANTICA (43,4% de 1960), NAVIERA DE EXPORTACION (17,8% de 1960), NAVIERA AZNAR (17,1%), CIA. FRUTERO VALENCIANA DE NAVEGACION (9,4%), IBARRA, TRANS-MEDITERRANEA y otras menores, cuando participaban en tráficos de línea (34).

4.- OTRAS SUBVENCIONES

La Compañía Trasatlántica percibía una subvención de aproximadamente 50 millones de ptas. anuales por mantener unos servicios de pasaje entre España, New York, Venezuela y Méjico (tres líneas regulares de pasaje). Esta compañía cesó en la -- prestación de servicio de pasaje en 1974 año a partir del cual no procedía abono alguno.

El 10 de febrero de 1952 se aprueba un Decre-

to por el que se fijan las bases del contrato a celebrar entre el Estado y la empresa naviera Ybarra y Cia. para el servicio de la línea marítima Mediterráneo-Brasil-Plata. Era el resultado de los trabajos sometidos por la Comisión Interministerial formada por - mandato de Decreto de 22 de Abril de 1955 para preparar el pliego de condiciones, que es precisamente el que se aprobará en 1956 y entrará en vigor con efectos desde el 26 de Mayo de 1955 fecha de realización del primer viaje tras el Decreto mencionado de aquel año. El crédito que se habilita para sufragar la parte correspondiente a 1955 y el año 1956 entero es de 15.548.500 ptas.

Las condiciones del pliego pueden cifrarse en: realización de un mínimo de 8 expediciones anuales; los buques serán mixtos (carga y pasaje) de bandera y construcción nacional, - propiedad exclusiva de Ybarra; los itinerarios serán fijados por el Ministerio de Comercio; se revisará la subvención al entrar en servicio los nuevos buques en construcción, y la prestación se somete a la inspección técnica y económica de la Administración per sonificada en la Subsecretaría de la Marina Mercante y el Ministerio de Hacienda respectivamente. A cambio de eso, el Estado abonará una cantidad equivalente a 55 pts. por milla recorrida.

El mantenimiento de esos servicios supuso -- unas subvenciones anuales de 36 a 50 millones que, si debieron -- ser significativas inicialmente, dejaron de serlo en los últimos años de la década del setenta. En aplicación de lo que el Decreto preveía, el Estado debió denunciar el contrato en 1976 o 1977 -- aunque nada público lo señale; este último año transfirió 1.000,8 millones de pts.; imaginamos que por rescisión del contrato.

El supuesto más completo de subvención -en contraprestación al control más completo también sobre la actividad- al sector está representado en los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional -antes Servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía- prestado actual y tradicionalmente por la Cía. Transmediterránea; por dicha prestación la citada empresa ha venido percibiendo (35):

1.952	.....	142.321
1.956	.....	238.219
1.960	.....	281.985
1.964	.....	458.324
1.968	.....	843.556
1.972	.....	1.215.000
1.976	.....	3.342.000
1.979	.....	5.572.000

Los ejemplos de subvención directa no se agotan con los apuntados, siendo frecuentes, además, las percibidas por navieras como AZNAR, PINILLOS y otras comprometidas (real o aparentemente) con el tráfico de pasaje en línea regular. En el cuadro XV aparece una impresión global -bastante equívoca en algunos aspectos (36)- del valor de las subvenciones directas del Estado a las navieras.

NOTAS DEL CAPITULO XIV

- 1.- Véase "supra" cap. VIII.
- 2.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.959", pags. 53 y 54.
- 3.- Véase lo dicho en el apartado III del Capítulo V; también cap. XVI.
- 4.- La autorización de la practica del cabotaje a buques extranjeros en circunstancias especiales data ya de Real Decreto de 3-XI-1.923, y Real Orden de 3-XII-1.923, como se deriva del Decreto de 26-V-43 que declara vigentes estas disposiciones.
- 5.- Véase UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE, "Subsidies...", o.c.; del mismo, "International concertion and statuts concerning the regime of maritime ports", 1.923 (art. 9); id., "... of navigable waterways of international concern", 1.921.
- 6.- INE, "Anuario estadístico, 1.975".
- 7.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.959", pag. 54.
- 8.- Idem.
- 9.- Cfr. Ibidem, pag. 61.
- 10.- Cfr. Ibidem, pag. 63.
- 11.- Cfr. Ibidem, pag. 53.
- 12.- OFICEMA "Memoria, 1.958", pag. 52.
- 13.- Sin embargo, ARENCIBIA ROCHA, Juan, "Comercio de Estado", ICE n. 479-80, Julio-Agosto 1.973, pag. 66, dice que el comercio de Estado estaba reservado a la bandera española ya desde 1.943 (por Decreto de 26-V-1.943, sobre leyes de protección a la construcción naval).
- 14.- Véase lo dicho en apartado III del cap. V.
- 15.- Información verbal procedente de Subsecretaría de la M.M., 1.980.
- 16.- U.S.A., Francia, Italia, etc; véase cap. VIII.
- 17.- Anunciado en los discursos de apertura de la V UNCTAD de Manila, 1.979; véase O.C.D.E., "Maritime Transport, 1.979" o.c., pag. 18.
- 18.- Las frases entresacadas proceden del acuerdo con Polonia, arts. XIII y XIV.
- 19.- Sobre el acuerdo con Senegal, véase, BIA, n 65 (15-IX-80); también, información verbal de Subsecretaría de la M.M., 1.979.
- 20.- Cfr. AZNAR, "Discurso...", Asamblea extraordinaria de Febrero de 1.979, pag. 13.
- 21.- Cfr. Ibidem, Asamblea ordinaria, Junio, 1.976, pag. 14.
- 22.- Cfr. ALONSO BARCON, A., "La condición...", o.c. pag. 234 y nota 137 refiriendo que los armadores de línea Península-Canarias llegaron al amarre.
- 23.- Política de precio coherente con la general. Disposiciones básicas sobre ésta, de nuestro interés, serían: Decreto-Ley de Ordenación económica de 3-X-66, y orden de 24-X-66; D-Ley de 27-XI-67, de 10-VIII-68, de 7-XI-68, de 10-XII-1.969; de 9-VI-70 fijando precios máximos (incluidos los marítimos, a diferencia de los de 10-II-70, que se referían sólo a transportes urbanos y de ferrocarriles); Decreto-Ley de 30-XI-1.973; D-Ley de 27-XI-74, donde pasa a régimen de precios "autorizados" (y donde seguirá) -

- Decreto de 7-IV-75, 26-XI-76 (desarrollando del D-Ley de 8-X-76), y Decreto X de 28-X-1.977.
- 24.- Aunque en realidad se refiere a centralización de todo - el tema de distribución del carbon en el Presidente de - la Comisión Reguladora del Combustible.
 - 25.- OFICEMA, "Circular 125/58" 22.IX.1958.
 - 26.- Véase en OFICEMA "memoria (1.956 y 1.957)".
 - 27.- Los datos tienen varias pagas relativas a los valores in- ternacionales; y en cuanto a las nacionales, no se dispo- ne de valores salvo para trigo del Golfo; la procedencia de la información es de la "Naviera Aznar", a la cual se limita; en cualquier caso, los valores de tonelaje signi- ficativos se dan en 1.954, 56 y 58.
 - 28.- Cfr.OFICEMA, "Memoria, 1.959", pag. 53; Memoria, 1.958,-- pag. 52.
 - 29.- Este papel volvería a ser decisivo con la caída de los - fletes internacionales en 1.958; cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.958", pags. 51-52.
 - 30.- Cfr. PLANIFICACION Y TRANSPORTE INTEGRADOS, o.c., Tomo - IV, pag. 56.
 - 31.- Véase "Revista de Economía y Hacienda" n. 2, 15-I-1.916.
 - 32.- Por ejemplo, Reunión de armadores de línea regular del - 18-IV-67; también, Oficio del Subsecretario de la Marina M. a Ministro de Comercio sobre rebaja de fletes petrole- ros, Madrid, 14-III-1.969.
 - 33.- Cfr. P.TT.II., tomo IV, pag. 51, comentan la que les fué posible conocer la existencia de dos navieras a quienes no compensaban las Primas a la Navegación concedidas con - las cargas (de transporte de correspondencia ¿?) que - ello acarrea; tal información recuerda lo acaecido en la Primera Guerra Mundial, pero es chocante con los tiem- pos en que se afirma, 1.975 a 1.977.
 - 34.- Cfr. SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE (SMM), "Situa- - ción y posibilidades...", o.c., pag. 15.
 - 35.- Véase, CUETARA MARTINEZ, J., o.c., ; también, "supra" - cap. XIII, apartado destinado a empresas públicas.
 - 36.- Por ejemplo, al hablar de TRANSMEDITERRANEA vimos que en 1.978 y 79 la subvención rondaba los 5.500 millones, mien- tras que las cifras aquí barajadas son distintas (inclu- so, a las subvenciones a explotación).

CUADRO I
RELACION DE MERCANCIAS QUE EN SU DIA SE INCLUYERON EN EL ANEXO XII DEL
MEMORANDUM QUE EL GOBIERNO ELEVO A LA OCE Y QUE COMPRENDIA EL COMER-
CIO DE ESTADO

Trigo.	Carne de vaca, ternera.	Turtas y harinas de turtas	Gasolina natural.
Harina de trigo.	Cerdo y cordero.	Harina de pescado.	Gas de petróleo.
Centeno.	Carne de caballo, fresca.	Salvado.	Productos petrolíferos
Preparados a base de	Lleche congelada o en conserva.	Otros alimentos para el ga-	diversos.
trigo y centeno.	Lleche evaporada y conden-	nado.	Gas.
Mantequilla.	sada.	Malizas impropias para el	Algodón en bruto.
Semillas oleaginosas.	Lleche en polvo	consumo.	Lino.
Otras grasas y aceites.	Café en grano.	Alcoholes.	Cáñamo.
Tocino.	Productos a base de café.	Carbón para vapor.	Yute.
Sabo y otras grasas y	Tabaco no manufacturado.	Gasolina para avión.	Fibras similares al
aceites animales.	Tabaco manufacturado.	Gasolina para automóviles.	yute.
Aceites vegetales (com-	Legumbres secas.	Keroseno.	Lana peinada.
prendida la margarina).	Maíz.	Gas-oil.	Papel para periódicos.
Pastas de neutraliza-	Sorgo.	Fuel-oil.	Azufre.
ción y ácidos grasos.	Avena.	Lubricantes.	
Azúcar en bruto.	Cebada.	Asfalto de petróleo.	
Azúcar refinado.	Trigo sarraceno.	Parafina.	
Animales vivos destina-	Productos a base de cerea-	Coque.	
dos a la alimentación.	les secundarios.		

Fuente: I.C.E. Julio agosto 1973 pg. 66

CUADRO II

RELACION DE MERCANCIAS EN REGIMEN DE COMERCIO DE ESTADO QUE CONTINUARAN EN ESTE REGIMEN EN
TANTO EN CUANTO NO SE DISPONGA OTRA COSA EXPRESAMENTE

Partida o subpartida arancelaria	Posición estadística	M e r c a n c í a
24.01	-	Tabaco en rama o sin elaborar; desperdicios de tabaco.
24.02	-	Tabaco elaborado; extractos o jugos de tabaco.
27.01 A	27.01.02	Hulla.
27.10 C	-	Drinquetas, ovoides y combustibles sólidos análogos obtenidos a partir de la hulla.
27.10	-	Acetres de petróleo o de minerales bituminosos (distintos de los acetres crudos) y demás productos clasificados en la partida 27.10 del Arancel de Aduanas, excepto hexano, heptano y brigh stock.
27.11	-	Gas de petróleo y otros hidrocarburos gaseosos.
55.01	-	Algodón sin cardar ni peinar.
55.03	-	Desperdicios de algodón (incluidas las hilachas), sin cardar ni peinar.
55.04	-	Algodón cardado o peinado.

Arancel de Aduanas de 1963

CUADRO III
RELACION DE MERCANCIAS EN REGIMEN DE COMERCIO DE ESTADO QUE SIGUEN EN ESTE REGIMEN HASTA QUE SE
DETERMINE EL SISTEMA DE REGULACION DE IMPORTACION APLICABLE A CADA PRODUCTO

Partida o subpartida estadística	Posición estadística	Mercancía
01.02 B-2	-	Animales vivos de la especie bovina, incluso del género búfalo, no de raza selecta para la reproducción ni ganado de lidia.
01.03 B	-	Animales vivos de la especie porcina que no sean de raza selecta para la reproducción.
01.05 A-3-b	-	Gallinas y gallinas, no de raza selecta, de más de una semana.
01.05 B-2-b	-	Patos y otras aves, no de raza selecta, de más de una semana.
Todas las del capítulo 02	-	Carnes y despojos comestibles.
04.01	-	Leche y nata fresca, sin concentrar ni azucarar.
04.02 A-1	-	Leche y nata conservadas, concentradas, sin azucarar ni desnaturalizar.
04.02 B	-	Leche y nata azucaradas, conservadas y concentradas.
04.03	-	Mantequilla.
04.05 B	-	Huevos con cáscara que no sean para incubar.
04.05 C	04.05.99	Los demás (huevos).
09.01	-	Café, incluso tostado o descafeinado, cáscaras y demás productos clasificados en la partida 09.01.
10.01 B	-	Trigo y maza o trigo que no sea para siembra.
10.02 B	-	Centeno que no sea para siembra.
10.03 B	-	Avena que no sea para siembra.
10.04 B	-	Avena que no sea para siembra.
10.05 B	-	Maíz que no sea para siembra.
10.06	-	Arroz.
10.07 B-2	-	Sorgos que no sean para siembra.
11.01	-	Harinas de cereales.
11.02	-	Granos, semillas y demás productos clasificados en la partida 11.02

CONT. CUADRO III

Partida o subpartida arancelaria	Posición estadística	Descripción
12.01 B-1	-	Semillas de algodón.
12.01 B-4	-	Semillas de sésamo, girasol y alazor, que no sean para siembra.
12.01 B-11	-	Las demás semillas alimenticias.
12.02 A	12.02.02	Harinas de algodón.
12.02 B	12.02.92	Harinas de sésamo, girasol y alazor.
12.08 A	-	Algarrobos.
15.01	-	Mantea y otras grasas de cerdo y grasas de ave de corral, prensadas, fundidas o extraídas por medio de disolventes.
15.03	-	Estearina solar; oleostearina; aceite de manteca de cerdo y oleomargarina, no emulsionada, sin esencia ni preparación alguna.
15.07 A-1	-	Acetates fluidos de oliva, con aplicaciones alimenticias.
15.07 A-2-a-1	-	Acetates fluidos con aplicaciones alimenticias de orujo de aceitunas.
15.07 A-2-a-3	-	Idem. id. de soja.
15.07 A-2-a-4	-	Idem. id. de colza y mostaza.
15.07 A-2-a-5	-	Idem. id. de algodón.
15.07 A-2-a-6	-	Idem. id. de sésamo.
15.07 A-2-a-7	-	Idem. id. de girasol.
15.07 A-2-a-8	-	Idem. id. de los demás.
15.07 A-2-b-1	-	Idem. id. de los demás, por lavado o refinado de orujo de aceitunas.
15.07 A-2-b-3	-	Idem. id. de soja.
15.07 A-2-b-4	-	Idem. id. de colza y mostaza.
15.07 A-2-b-5	-	Idem. id. de algodón.
15.07 A-2-b-6	-	Idem. id. de sésamo.
15.07 A-2-b-7	-	Idem. id. de girasol.
15.07 A-2-b-8	-	Idem. id. de los demás.



Cont. CUADRO III			M e r c a n c i a
Partida o subpartida arancelaria	Posición estadística		
15.08 B	-	Aceites cocidos, etc., de soja	
15.12	-	Grasas y aceites animales o vegetales, hidrogenados, incluso refinados, pero sin preparación ulterior alguna, y siempre que estén destinados a la alimentación.	
15.13	-	Margarina, sucedáneos de la manteca de cerdo y demás grasas alimenticias preparadas.	
15.17 A	-	Barra de aceite y pastas de neutralización.	
17.01 B	-	Azúcares de remolacha y de caña en estado sólido.	
17.02 A-2	-	Los demás azúcares, jarabes, sucedáneos de la miel, incluso mezclados con miel natural, azúcares y melazas caramelizados.	
17.03	-	Melazas, incluso decoloradas.	
21.02 A	-	Extractos o esencias de café.	
22.09 A	-	Alcohol etílico sin desnaturalizar, de graduación inferior a 80°.	
23.01 C	-	Marinas y polvos de crustáceos o moluscos, impropios para la alimentación humana.	
23.02	-	Salvados, moyuelos y demás residuos del cernido, de la molenda o de otros tratamientos de los granos de cereales y de leguminosas.	
23.03	-	Pulpa de remolacha, bagazos de caña de azúcar y otros desperdicios de la industria azucarera; heces de cervicería y de destilería; residuos de la industria del almidón y residuos análogos.	
23.07 A	-	Pienso compuesto.	

CUADRO IVMESENCIAS "COMERCIO DE ESTADO" FINES DE 1978

ACEITES: 1-1, 1-7, 1-4	BETUN PETROLEO
" AUMENTICIOS	" NATURAL
" BASE	BORRAS ACEITE
" CRUDO	BREA PETROLEO
" ALGODON	BRIGHT STOCK
" ALMENDRAS	BRIQUETAS HULLA
" CACAHUETE	C.H.4 (HIDROCARBUROS)
" GIRASOL	C.L.5 (PETROLEO REFINADO)
" MOSTAZA	CAFE
" OLIVA	" DESCAFEINADO
" ORUJO OLIVA	CAÑA AZUCAR
" SESAMO	CARNE SALADA CERDO
" SOJA	CARNES COMESTIBLES GENERAL
" HIDROGENADOS	" CONGELADAS GANADO
" LUBRICANTES PETROLEO	" FRESCAS GANADO
" NO LUBRICANTES	" SALADA-ANUM. GANADO
" SOLIDIFICADOS	CASCARA CAFE
" TANGENCIAS	CASCARILLA CAFE
" VASELINA	CEBADA
ADITIVOS (LUBRICANTES)	CENTENO
AERECILLOS (SALVADOS)	CERA MINERAL BITUMINOSO
ALBARDIN	" PETROLEO
ALGODON	CLINKER STOCK
ARENAS BITUMINOSAS	COMBUSTIBLE AVION
ARGAS (GASOLINA)	" HULLA
ARROZ	COQUE PETROLEO
ASFALTO	C.P.P. (GAS-OIL)
A.T.K.	DESPOJOS CARNICOS
AVENA	DIESEL-OIL
AVTUR	ESENCIA CAFE
AZUCAR CAÑA-REMOLACHA	ESPARTO
BACTON (GASOLINA)	EXTRACTO CAFE
BAGAZOS CAÑA AZUCAR	" COCA

Cont. CUADRO IV

EXTRACTO TABACO	HECES CERVECERIA
F. 80 (LUBRICANTE)	" DESTILERIA
FERON	HEMURAS VIVAS BOVINO
FONDOS DRINEN (GAS-OIL)	HEPTANO
FRACCIONES PETROLIFERAS	HEXANO
FRUTOS DE ALAZOR	HIGADOS AVES
FRUTOS OLEAGINOSOS	HILACHAS ALGOPON
" " SESAMO	HULLA
FUEL-OIL	I-16,12,7
GAS-OIL	INDUSOL
GASOLEO	ISOPARK (NAFTA)
GASOLINA AUTO	JAMONES CERDO
" AVION	JET A 1
GRANONES ARROZ	J.P. 4
" CEREALES	JUGOS OPTIO
" TRIGO	KEROSENO
GRASA AUMENTICIA	LAGUNA 11 (PETROLEO CRUDO)
" ANIMAL	LAWS (GASOLINA)
" AVES CORRAL	LECHE CONSERVADA
" CERDO	" FRESCA
" LUBRICANTE PETROLEO	LOMO CERDO
" MINERAL	LUBRICANTES
III (LUBRICANTES)	MACHOS VIVOS BOVINO, 1 AÑO
HARINA DE ALGODON	MAIZ
" ARROZ	MOLTOSA
" CENTENO	MANTECA CERDO
" CEREALES	MANTEQUILLA
" LILUPE	MARGARINA
" LINO	M.C.O. (ASFAL)
" SOJA	MELAZAS
" TRIGO	MUGAS (GASOLI)
	MORCAJO

1062

Cont. CUADRO IV

MOYUELOS CEREALES	SORGO
" LEGUMINOSAS	SARAY
NATA CONSERVADA	" - OIL
" FRESCA	SPINDLE-OIL
N. 20 (LUBRICANTES)	SUPERCARBURANTE
OLEOSTEARINA	TABACO
OLEOMARGARINA	" RAMA
PALE 80 (LUBRICANTE)	TOCINO
PALETILLAS CERDO	TRANQUILLON
PARAFINA	TRIGO BLANDO
PASTA DE NEUTRALIZACION	" DURO
PERGAMINO DE CAFE	UNIVOLT-64 (LUBRICANTE)
PETROLATUM	WHITE SPIRIT (DISOLVENTE)
PETHOLEO CRUDO DESCABEZADO	
PIENSOS	
PIZARRA BITUMINOSA	
POLLOS CONGELADOS	
PROPANO	
PULPA DE CAFE	
" REMOLACHA	
QUEROSENO	
R-5A (LUBRICANTE)	
R-C4 (LUBRICANTE)	
R.D.24.94 (LUBRICANTE)	
R-10 LUBRICANTE	
REMOLACHA AZUCARERA	
ROCAS ASFALTICAS	
SALVADOS	
SEMILLAS SORGO	
SEMOLAS ARROZ	
" CENEALES	
" TRIGO	
S.P.V. (LUBRICANTE)	

CUADRO V

PRECIOS OFICIALES, 1952 - 1957

RESERVA	1.952 Precio pta/tm.	1.957 Precio pta/tm.	Variación anual %
Cargamentos completos			
FOSFATOS (Norte Africa / P. españoles)	130	205	57.7
TRITICOS (Chile / P. español)	625	740	18.4
SULFATO AMONÍACO } P. Europeo / Centíficos	150	165	10.0
} P. Europeo / Medit. Comen	200	230	15.0
CARBON } U.S.A./Medit - Canarias	350	{ 500	42.9
} U.S.A./Mediterráneo	375		
POSGRITA (Golfo México/P. Panamula)		520	33.3

Puntos: Orden de 29 - Febrero - 1.952 (h.o.r. del 9 - Marzo)
 Orden de 8 - Mayo - 1.957 (h.o.r. del 13 - Mayo)

1064

CUADRO VI		FLETES REALES ADONADOS A LOS ARMADORES, EN	
Circular		CUYA CONTRATACION INTERVINO OFICENA.	
de			
OFICENA	Mercancia	Vinje	Flete
21-10-52	Nitrato de Chile	Chile/España....	530 pts.
20-11-52	Fosfatos	Norte Africa/	
		España.....	130 "
20-3-53	Trigo	Golfo P.A.....	445 "
		Golfo P.M.....	485 "
15-4-53	Mineral	Helilla/N. Es-	
		paña (hasta --	
		3.000. más de....	80 "
		3.000).....	90 "
7-7-53	Carbón Ren-	Bélgica/Medite-	
	fe	rráneo.....	125 "
14-10-53	Fosfato	Norte Africa/	
		España.....	130 "
31-10-53	Carbón Renfe	Bélgica y Ale-	
		manja/España....	120 "
16-1-54	Fosfato	Norte Africa/	
		España.....	130 "
29-1-54	Carbón	U.S.A./Cantá-	
		brico.....	280 " (acuerdo
		U.S.A/Medite-	C.D.)
		rráneo.....	310 "
24-4-54	Carbón	Bélgica y Ho-	
		landa/Medite-	
		rráneo.....	165 "
		Bélgica y Ho-	
		landa/Norte -	
		de España.....	109 "
22-6-54	Chatarra	U.S.A./Cantá-	
		brico.....	350 "
		U.S.A/Medite-	
		rráneo.....	380 "
1-3-55	Carbón	U.S.A./Cantá-	
		brico.....	325 "
		U.S.A. Medite-	
		rráneo.....	350 "

1065

Circular de	Cont. CUADRO VI		
OFICINA	Merchancia	Viaje	Plete
1-3-55	Cok	U.S.A./Cantábrico ... 478,25 pts U.S.A./Mediterrá- neo	507,50 "
15-3-55	Fosfato	Norte Africa/Espa- ña	130 "
2-4-55	Escorias Thomas	Francia/Cantábrico .. 109 Francia/Mediterrá- neo	150 "
5-9-55	Fosforita	Golfo Méjico/Espa- ña	425 "
5-10-55	Cebada	U.S.A./Cantábrico ... 460 U.S.A./Mediterrá- neo	485 "
14-10-55	Escorias Thomas	Bélgica/España 175 (tipo propue- to).	
5-4-56	Traviesas	Guinea/España 600 pts	
28-2-56	Carbón	Bélgica/Mediterrá- neo (menos de 4.999 tons.) 181 (Más de 4.999 tons) .. 165 Bélgica/Norte de España: (menos de 4.999 tons.) 119 (más de 4.999 tons) ... 109 Nor. Africa/España ... 130	
2-5-56	Fosfatos	Bélgica/Cantábrico ... 150 (achue- do con	
3-5-56	Abonos	Bélgica/Mediterrá- neo 200 (COPEC)	
9-5-56	Carbón	U.S.A/España	El tipo se- rá el del mercado in- ternacional
16-6-56	Traviesas	Guinea/España 580 pts	

1066

Circular de		Cont. CUADRO VI		
OPICENA	Mercancía	Viaje	Flete	
26-2-57	Abonos nitro- genados	Alemania/Cantábrico	150 pta	(f.i.o.)
		Alemania/Mediterrá-	200 pta	(f.i.o.)
13-5-57	Fosfatos	Norte Africa/España	205 pta	
	Nitratos	Chile/España	740 "	
B.	Sulfato Amó- nico	Europa/Cantábrico	165 "	
	Sulfato Amó- nico	Europa/Mediterráneo	230 "	
O. 8-5-57	Carbón	U.S.A./Espana	500 "	
E.	Fosforita	Golfo México/España	520 "	
	Para las demás mercancías la S.N.M. fijará los fletes.			
6-6-57	Fosfatos	Tampa/España	520 "	
18-6-57	Carbón	U.S.A./Espana	500 "	
2-11-57	Fosfato	Kosseir/Mediterrá- neo	380 "	
		Kosseir/Cantábrico ...	420 "	
18-11-57	Nitrato	Chile/España	690 "	
27-11-57	Carbón	Polonia/España	265 "	
24-7-58	Carbón	U.S.A./Espana	462 (acuerdo)	
21-11-57	Harina	España/Egipto	225 (fin)	
31-12-58	Abonos	U.S.A./Espana	410,50 (fin)	
31-12-58	Abonos	Norte de Europa/ Espana (Sur y Medi- terráneo español)	190 (acuerdo C.D. por cambio - tipo com- bio).	
8-11-59	Fosfatos	Kosseir/Mediterrá- neo	380 "	
		Kosseir/Cantábrico ...	420 "	

Circular de	Cont. CUADRO VI		
	OFICINA	Mercancia	Flote
8-1-59	Fosfatos	Alejandro/Mediterráneo.....	257 pta
		Alejandro/Cantábrico.....	297 "
26-2-59	Nitrato	Noruega (Glomsfjord)	
		Cantábrico.....	220 " (fin)
		Noruega (Glomsfjord)	
		Mediterráneo.....	265 " (")
		Noruega (Heroya)/	
		Cantábrico.....	200 " (")
27-2-59	Fosfatos	Noruega (Heroya)/	
		Mediterráneo.....	245 " (")
		Kosseir/Mediterráneo.....	385 "
		Kosseir/Cantábrico.....	425 "
		Alejandro/Mediterráneo.....	262 "
		Alejandro/Cantábrico.....	302 "
17-8-59	Nitrato de cal	Noruega (Glomsfjord)	
		Cantábrico.....	245 "
		Noruega (Glomsfjord)	
		Mediterráneo.....	290 "
		Noruega (Heroya)/	
		Cantábrico.....	225 "
17-8-59	Abonos	Noruega (Heroya)/	
		Mediterráneo.....	270 "
		U.S.A./España.....	443 "
		Reino Unido-Nor	
		te Europa Medite	
		rráneo/España.....	210 " (fin)
		Reino Unido-Nor	
		te Europa/Cantábrico.....	165 " (fin)

1068

Circular			
de			
OPICEMA			
Cont. CUADRO VI			
	Mercancia	Viaje	Flete
17-8-59	Aceite de Soja	U.S.A./España.....	1.680 pta
		Polonia/España....	290 "
		Reino Unido-Con-	
		tinente/Mediterrá-	
		neo:	
		(menos de 4.999 tons)	250 "
		(Más de 4.999 tons)	235 "
		Reino Unido-Con-	
		tinente/Cantáabri-	
		co:	
	Fosfato	(menos de 4.999 tons)	170 "
		(Más de 4.999 tons)..	150 "
		Alejandro/Medite-	
		rráneo.....	277 "
		Alejandro/Cantá-	
		brico.....	317 "
		Kosseir/Mediterrá-	
		neo.....	415 "
		Kosseir/Cantáabri-	
		co.....	455 "

1069

CUADRO VII

FLETES APLICADOS AL 31 - Diciembre - 1.952.

AROWOS. U.S.A. - ESPAÑA	443
" R.U. Norte Europa / España	165 - 210
ACEITE SOJA. U.S.A.	1.680
AZUCAR. BRASIL	625
CARBON. U.S.A.	462
CARBON POLACO	290
FOSFATO. ALEJANDRIA	277 - 317
" KOSSEIK	415 - 455
" NORTE AFRICA	169
HARINA. EGIPTO	225
MADERA. GUINEA	1.120 Ocumé
" "	835 Maderas varias
MINERAL. PENINSULA	137'50 Bilbao. Pasajes
	135 Santan. :
	130 Galicia. Asturias
NITRATO. CHILE	600
NITRATO CAL. NORUEGA	245 - 290
	225 - 270
CEBADA. U.S.A.	665
MAIZ. U.S.A.	600
	600
HARINA SOJA. U.S.A.	1.350

1070

CUADRO VIII

TRANSPORTE DE GRANO DEL GOLFO, U.S.A. 1,945-1,960

<u>AÑO</u>	<u>MILES EN TONELADAS</u>
1.945	
1.946	40
1.947	
1.948	
1.949	30
1.950	40
1.951	15
1.952	10
1.953	75
1.954	490
1.955	90
1.956	145
1.957	70
1.958	120
1.959	250
1.960	

Fuente: OFICINA

1071

CUADRO IX

VALORES APROXIMADOS DE LOS FLETES DE
TRANSPORTE DE TRUCCO USA.

AÑO	FLETE NACIONAL	FLETES MERCADO LIBRE
1.945	375	1.380
1.946	375	1.150
1.947	340	860
1.948	300	570
1.949	265	265
1.950	230	390
1.951	620	830
1.952	420	520
1.953	420	280
1.954	360	320
1.955	500	460
1.956	645	645
1.957	615	360
1.958	580	230
1.959	630	270
1.960	675	320
1.961	615	225

Fuente: OPTICSA

1072

CUADRO X

FLATES DE IMPORTACIONES DE CARBON-U.S.A.

AÑO	FLATE NACIONAL	FLATE MERCADO LIBRE
1.941	175	420
1.942	175	460
1.943	175	480
1.944	175	530
1.945	175	510
1.946	175	490
1.947	175	475
1.948	175	395
1.949	230	315
1.950	285	320
1.951	345	565
1.952	330	265
1.953	320	210
1.954	310	215
1.955	330	345
1.956	410	520
1.957	500	340
1.958	460	170
1.959	460	220
1.960	460	225

Fuente: OFICINA.

CASE: Fletes del Transporte de Carga para la importación.

	AÑO 1.974 PTS./TON.	AÑO 1.975
ZEMAS DE CARGA		
MEXICO Y COSTA RICA	3.311	4.189
GUATEMALA	3.219	3.808
COLOMBIA	3.219	3.523
ANTILLAS (República Dominicana)	3.126	3.577
SUDAMERICA (Costa Pacifica)	4.171	4.432
BRASIL	3.879	4.272
AFRICA OCCIDENTAL	2.989	3.455
AFRICA OCCIDENTAL	4.845	5.117

Nota: Orden del Ministerio de Comercio de 4 de Septiembre de 1.974, R.O.E. de 1 de Octubre de 1.974; y de 8 de Septiembre de 1.975 del mismo Ministerio, R.O.E. de 15 y 16 de Septiembre de 1.975.

CUADRO XII
FLUJOS IMPORTANTES / CARGA COMERCIAL (en ytas. / ton)

ZONA DE CARGA	TIPO BUQUE	P. INSCRIPCIÓN	
América del Sur, excepto Colombia	Mayor de 120.000 p ³	2	6.400
"	"	1	6.200
"	"	1	10.737
"	Menor de 120.000 p ³	1	12.011
Colombia	Mayor de 120.000 p ³	1	11.014
"	Menor de 120.000 p ³	1	12.511
Mar Adriático	"	1	5.590
Mar Negro (Galati)	"	1	3.820
Mar Negro	"	1	4.140
Mar Báltico (Polonia)	"	1	3.160
Mar Báltico (Rusia)	"	1	6.081

Fuente: Orden de 1 de Abril de 1.974 del Ministerio de Comercio publicada en el B.O.E. de 6 de Abril 1.974
 Orden de 26 de Julio de 1.977 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el B.O.E. de 6 de Agosto de 1.977.

CUADRO XIII

DISTRIBUCION DE LAS PÉRDAS A LA NAVEGACION DE 1.979

	millas en vía.	%
NAVIERA ARBAS, S.A.	912	1,0
NAVIERA DE CANARIAS, S.A.	4.100	4,6
NAVIERA CONTINENTAL, S.A.	4.000	4,4
NAVIERA EDO, S.A.	5.375	6,0
NAVIERA MARITIMA, S.A.	4.480	5,0
REOFLOT, S.A.	4.230	4,7
NAVIERA EUROPA, S.A.	3.268	3,6
NAVIERA DE EXPLOTACION AGRICOLA, S.A.	3.136	3,7
NAVIERA GARCIA-RENAUD, S.A.	9.691	10,8
ERTEROL, S.A.	125	0,1
CIL, NAVIERA MARISLA, S.A.	97.171	19,1
NAVIERA MARITIMA DEL NOROCC, S.A.	2.720	3,0
NAVIERA DEL OCEANO, S.A.	1.925	2,1
EMPRESA NAVIERA SEVILLA, S.A.	1.925	2,1
NAVIERA DE SEVILLA, S.A.	1.200	1,3
VAPORES SIARDIZ, S.A.	11.015	12,2
YARBA Y CIL, S.A.	10.025	11,1
	90.000	100

Fuente: e. p. sobre datos de armadores y ANAVE

1076

CUADRO XIV

PRIMAS A LA NAVEGACION ADUANAS DE 1,949 a 1,960

A F O S	MITES DE Pta.
1.949	886
1.950	1.700
1.951	2.780
1.952	4.363
1.953	6.238
1.954	8.794
1.955	13.870
1.956	8.171
1.957	10.502
1.958	12.115
1.959	12.396
1.960	13.325

Fuente: Subsecretaría del M. T. "Situación y
posibilidades..." M. T. pág. 15

1077

CUADRO XV
SERVICIOS DIRECTOS A LAS NAVITAS Y INIMAS
A LA NAVIGACION.

	YARARA	TRANS-ESTERNA	ISIMAS A LA NAVIGACION	TOTAL
1.964				596,8
1.965				—
1.966				732,2
1.967				860,1
1.968				1.092,5
1.969				1.159,8
1.970				—
1.971				1.049,2
1.972				
1.973				
1.974	48,9	1.500,0	6,4	1.555,3
1.975	49,1	2.880,4	40	2.969,5
1.976	50,0	2.600,0	40	2.690
1.977	1.000,2	2.940,2	40	3.980
1.978	—	3.041,4	40	3.081,4
1.979			20	

Punto: SERVICIOS DE LAS ADMINISTRACIONES INDIVIDUALES. Dependencia de
Hacienda.

CAPITULO XV - EL TRAFICO EXTERIOR DE CRUDOS Y LA POLITICA DE PRO-
TECCION.-

1.- INTRODUCCION.-

Se procede a continuación al examen de un subsector del objeto total de estudio de la presente investigación, de especial relevancia, sobre el que se intentarán chequear las líneas generales de comportamiento del agregado.

En el concepto "transporte de petróleo" se suelen agrupar un conjunto relativamente heterogéneo de elementos de los que conviene desmembrar el que va a acaparar principalmente - nuestra atención dejando a un lado los demás: transporte de productos petrolíferos para el mercado interior (que realiza fundamentalmente CAMPSA y en menor medida en CEPESA), transporte de gases y, aunque en algunos momentos se hará referencia somera a ellos, transporte de exportaciones de productos petrolíferos. Queda de este modo acotada la realidad a estudiar en el transporte de crudos, que constituye el 97% del tonelaje de la flota convencionalmente llamada petrolera por transportar cualquier producto relacionado con el petróleo.

Los tráficos servidos por esta flota suelen dividirse, por las razones que luego veremos, en importaciones de crudos para el área del Monopolio (CAMPSA) e importaciones libres de las Refinerías para su posterior exportación u otros destinos. Un estudio sobre estimación de necesidades de transporte para los años 1978 y 1979 de esta flota arrojaba los resultados que presenta el cuadro I: el 88,7% de las necesidades de transporte de esos años eran para el transporte de crudos para el área del monopolio, el --

4,4% para transporte de crudos destinables fuera del Monopolio y un 7,0% para la exportación de productos. A similares resultados se -- llega tras el análisis del reparto de las entregas de 1977 -cuadro II-. Esta situación es característica de los momentos de recesión -- actuales y de los comienzos de la actividad refinera en nuestro -- país en los primeros sesenta, no así después.

Diversas razones aconsejan el detenimiento del -- estudio en este subconjunto de la Marina Mercante; cabe entresacar que es la parte más importante de la flota en términos de tonelaje, la más joven, el conglomerado más importante de todo el tráfico exterior (desde luego de las importaciones) así como el hecho de que las empresas que se encargan de esta peculiar actividad parecen revestir cierta singularidad en su tendencia a especializarse en tráfico protegidos, en el caso de que diversifiquen su actividad. Esta importancia no es menor cuando se salta a la perspectiva de su -- papel respecto a la economía y sociedad en su conjunto como soporte de una parte del sistema económico, que no sólo viene dada por la + incidencia que los costes de transporte puedan tener sobre el precio del producto final, grande de por sí, sino fundamentalmente por las consecuencias que depararía una situación de desabastecimiento. Esta situación no parece deba preocupar mucho a un país que ha llegado a niveles de cobertura de sus importaciones tan elevada como -- el nuestro; el problema parece consistir en apreciar los derroches de tan elevado crecimiento que ha venido a parar casi en exceso de capacidad y en el mayor coste que transportar en buque español ocasiona a la comunidad vía precio del producto.

El componente transporte representa una parte im

portante del coste técnico total pues al transporte de los crudos - ha de sumarse el incorporado a la distribución. Para 1973 los datos eran los que aparecen en el cuadro III.

Representan por tanto entre los dos el 28% del - coste total técnico y el 17% del precio final de los productos. De esa cantidad corresponde a transporte marítimo la parte más importante pues una porción elevada del transporte de distribución de - CAMPSA y BUTANO es marítimo, y el exterior, de importación de los crudos, lo es totalmente. Con ello podemos hacernos una idea de la incidencia que las mejoras en este modo de transporte podría tener en la alteración del precio final de los productos (1).

Limitándonos a los crudos, la evolución de la incidencia de los costes del transporte marítimo ha sido la que refleja el cuadro IV en lo que se refiere al precio medio de los distintos productos para el consumidor y a los costes técnicos. La estructura de éstos se detalla en el cuadro V.

COSTES.- El estudio de la estructura de costes de los buques dedicados al transporte de crudos exige la desagregación de los mismos -- por grupos de tamaños del tipo del realizado en el cuadro VI. La base de información limita la capacidad informativa del mismo, toda vez que no se trata de lo que podría costar sino de lo que en realidad - cuesta, lo que incorpora cierto sesgo a las afirmaciones cuando se - trata de generalizarlas; en cualquier caso la mayor parte de lo aquí advertido coincide sustancialmente con los resultados a que se han - llegado en otras investigaciones del extranjero (2). El cambio en el tamaño de los buques provoca variaciones en la estructura de costes; así, refiriéndonos a los buques a motor, apreciamos que si en los ta

maños más pequeños el orden de importancia de estos costes es gastos operativos, de combustible y de capital (entre los tres el 94%), en los buques mayores la importancia viene dada por el siguiente orden: capital, combustible y operativos, produciéndose una inversión en la de los costes de capital y operativos; algo similar se da en los buques a turbina.

El aspecto fundamental del dimensionamiento de los petroleros estriba en las economías de escala que suponen. El cuadro VII muestra esas economías en los componentes y conjunto de los costes. En términos generales, el tipo de buque perteneciente al grupo de mayor tonelaje de esta flota puede reducir sus costes medios a menos de la cuarta parte del correspondiente a un buque de los de menor tamaño. En los grupos significativos de nuestra flota, del V en adelante, se pueden conseguir reducciones del 18 al 25% en cada aumento de escala; esto da una idea de la ventaja de costes que supone el gigantismo de los petroleros; en la gama de los buques conocidos hasta el momento no acaba de presentar el límite a pesar de la desventaja que supone el buque grande en gastos de puerto pues su entidad es mínima en el conjunto.

La comparación entre la disminución de costes que depara el aumento del tamaño de un buque en sus distintos apartados muestra que es mayor en los gastos operativos que en cualquier otro, siguiéndole los combustibles. Dentro de los gastos llamados operativos, la mayor economía se obtiene precisamente en los laborales y de administración.

Los accidentes de buques en el mar revisten una importancia cada día mayor por la frecuencia en producirse y los costes que entrañan: pérdida de vidas humanas, del buque y su contenido

y daño para las sociedades que habitan en las costas próximas al lugar del suceso. En este sentido, la posición geográfica de nuestro país es especialmente delicada por constituir el Sur y Noroeste de la Península zonas de elevada densidad de tráfico

La peculiaridad de los accidentes de petroleros está obviamente en el mayor coste social que "caeteris paribus", - pueden entrañar como consecuencia de los derrames que se produzcan. Las célebres "mareas negras" han venido siendo cada vez más familiares a los oídos de los españoles y los daños que éstas han traído - consigo, cuantosisimos (a veces, con creación de situaciones irreversibles de degradación del medio marítimo y su entorno). La filosofía de intentar hacer pagar el daño causado encuentra en este caso una muestra ejemplar de su inutilidad. Las realizaciones en el campo de la regulación de la responsabilidad por este tipo de daños así como por los que pudiesen derivarse de determinadas labores normales - en el funcionamiento de los petroleros (limpieza de tanques), con ser importantes, resultan absolutamente insuficientes. . En el -- cuadro VIII se presenta la evolución de las pérdidas de buques petrolomeros, de creciente importancia.

2.- LA FLOTA PETROLERA.-

Una primera impresión de la entidad de esta flota respecto a las demás de la Marina Mercante viene dada en el cuadro IX que define la situación característica de la flota en tres etapas -- clave: anterior al Plan de Renovación de 1956 (visible en el estado de la flota en 1960), el resultado de ese Plan (apreciable en el diferente estado de la flota en 1970) y la fase más fuerte de crecimiento (en la flota de 1978). El avance histórico no parece haber supues-

to otra cosa que un crecimiento cada vez mayor en esta parte de la flota (70%) siempre más joven que el resto de la Marina Mercante y que tiene su mayor variación en los años setenta (frente a un cierto apagamiento de la flota restante). El fenómeno ya comentado del gigantismo tiene en esta sección de la flota su más genuina expresión como también puede apreciarse: si en 1960 el tamaño medio era 4,5 veces el de la flota no petrolera, en 1978 será 14,5 veces.

El proceso de especialización de la flota española hacia el transporte de petróleo queda patente en el cuadro anterior; pero igualmente patente resulta que esta especialización - se realiza en los tipos de buques dedicados al transporte de crudos, que de representar el 58% en 1965, pasó al 95% en 1978 (véase cuadro X). Esta es la opción más clara de cuantas han realizado los armadores españoles a lo largo de toda la época a que se refiere el presente estudio. Las vicisitudes de este tráfico, particularmente los problemas de modificación de los fletes oficiales y el casi exceso de demanda a que se dió lugar (que en cualquier caso deterioró su posición frente a las refinerías), unido a una cierta mejora del mercado de buques de segunda mano, han animado la venta de buques al exterior en 1979 y algún desguace sin reposición, con lo - que la flota de transporte de crudos ha descendido en relación a - la existencia a fines de 1978 en un 12% aproximadamente situándose en los 4.480.000 TRB (3).

En los cuadros XI a XIV se intenta presentar las líneas maestras de la evolución de esta flota con respecto a la mundial, de los que conviene extraer lo siguiente: a) el superior crecimiento de la flota petrolera española respecto a la mundial que - contrasta con el inferior experimentado en la flota restante; b) la

especialización española en flota petrolera es parcialmente un fenómeno de carácter mundial pero de mucha mayor entidad en el caso de España; c) la mayor juventud relativa de la flota petrolera española; d) el mayor tamaño relativo de la flota petrolera española.

Por la trascendencia que tendrá a la hora de los fletes, resulta interesante examinar en qué grupos, de aquellos en que se dividirá la flota para asignarle el flete correspondiente, - se concentra. Y así vemos -cuadro XV, A y B- que en los recientes setenta el 98% de la flota está en los tamaños superiores a las --- 80.000 TPM (grupos V y siguientes) siendo menor la parte de tamaños muy grandes, grupo VIII (11-12%); su reparto es bastante regular. No es menos interesante destacar que este movimiento de centrar el grueso de la capacidad de transporte en los tamaños más grandes viene ya desde los últimos sesenta. Más concretamente, tomando el año 1970 - por ejemplo - en que los tamaños de referencia a la hora de asignar los fletes correspondientes a cada buque no pasaban de los 80.000TPM (tamaños "superiores a las 55.000 TPM", grupo de máximo tonelaje en que se pensó en la modificación de fletes de 1967)-, los buques cuyo tonelaje era entonces superior a 55.000 TPM representaban el 50,1% de la flota; en 1971 eran ya el 76%. Las repercusiones que las economías de escala que estos buques reportan podrían haberse reflejado - en un descenso del coste de transporte, cosa que, como veremos, no - sucedió . Más detalladamente se desarrollan en el cuadro XV -- los rasgos de la flota en función de las características técnicas -- más relevantes a sus costes.

Uno de los temas que poseen gran relevancia en relación con los costes de transporte de crudos es el del sistema de - propulsión de los buques. En la etapa en que el combustible no era -

una restricción vital para la economía tenía menos trascendencia, - pero en estos momentos posee tanta que muchísimas navieras han abordado lo que se suele llamar la "remotorización" de sus buques, o -- transformación a motor del viejo sistema a turbinas: con ello, aun- que alcanza menos velocidad, poseen tal ventaja de consumo que hace rentable las costosas inversiones que conlleva la transformación (4

A la altura de 1977 (fines) la flota española po- seía una importante porción de buques a turbina -véase cuadro XVII- sobre todo en los tamaños superiores; las características diferencia- doras entre un buque a motor y otro a turbina pueden apreciarse en - el cuadro XVIII en que tomamos como ejemplo un buque de 200.000 TPM y otro de 120.000 TPM; como en el mismo se observa, el buque a motor demuestra su mayor eficiencia en la casi totalidad de las líneas ha- ciendo de él en las condiciones actuales el más idóneo medio de tran- porte. Como dato complementario se presentan las cifras de costes pa- ra un buque de 200.000 TPM en función de su medio propulsor y el fle- te que le correspondería. El dato de síntesis: transportar una tonel- da en un buque a turbina supone un sobre coste del 18%, y este aument- se debe fundamentalmente al mayor coste que estos buques entrañan en- cargas de capital y en combustible. De este modo, un flete que a pri- meros de 1978 era más que remunerativo para los buques a motor (799- frente a 705 Pts. que debería estar percibiendo), no resultaba así p- ra los buques a turbina (que tenían su mínimo en 835 Pts. y percibía- 799 Pts.). Por lo mismo, los fletes oficiales, al intentar situarse- en medias ponderadas en función de los sistemas de propulsión, puede- resultar gravosos para los buques a turbina y de jugosa rentabilidad- para los buques a motor (véase cuadro XIX).

Antes de finalizar este apartado conviene tener -

presente un rasgo diferencial más de los buques de este subsector -- respecto a los demás que componen la flota mercante española: el -- precio de los mismos. Como ya se dijo, los precios de los buques pa -- ra el mercado español no fueron superiores a los del mercado inter -- nacional de 1966 a 1974 (significativamente) en casi ningún tipo de los que forman la flota mercante y menos los petroleros. También se señaló que precisamente los astilleros españoles habían seguido una política de especialización en la construcción de grandes buques pe -- troleros y graneleros en los que consiguió sus más altas cotas de -- competitividad. Todo ello sitúa a los petroleros para transporte de -- crudos en una posición adicional ventajosa respecto a las otras par -- tes de la Marina Mercante española. Ratifican y abundan en el mismo sentido, las declaraciones oficiales sobre la facilidad de acceso al crédito a la Banca Privada de aquellos buques que tienen asegurados sus contratos de transporte: petroleros (fundamentalmente de crudos pero también la mayoría de los restantes) y graneleros (sobre todo transportes de grano o carbón, pero también otros destinados al trans -- porte de productos comercio de Estado y aquellos cuya importación -- corre a cargo de Empresas Públicas: siderurgia, etc.).

3.- TRAFICO.-

El tráfico exterior de petróleo es el componente más importante de todo el transporte marítimo exterior; representa más del 60% del de importación y poco más del 15% del de exportación (en declive con respecto a la etapa anterior a la crisis en que llegaba a suponer más del 30%), resultando su participación final ligeramente superior al 50% del tráfico marítimo exterior total. (Cuadro XX).

Más específicamente, el transporte de crudos es el flujo más importante de todo el comercio de importación vía marítima (cuadro XXI) y la historia de su evolución la del desarrollo económico español que, como todos los del occidente europeo y, en general, las economías de mercado, se ha caracterizado por unos elevados consumos de estos productos que parecían no tener nunca límite. Su evolución es la que presenta el cuadro XXII, en que se aprecia el fuerte crecimiento de las importaciones a lo largo de la década de los sesenta y primeros de los setenta, con el bache de 1969 y 1970.

La evolución de los aprovisionamientos por áreas geográficas además de mostrar el predominio de los orígenes del Golfo Pérsico, creciente en términos relativos, revela cierto alargamiento de la distancia media como consecuencia de la menor entidad progresiva de los abastecimientos en los puntos más cercanos (cuadro XXIII). En el mismo sentido, debe tenerse en cuenta que los cierres del Canal de Suez han traído consigo el aumento del recorrido medio de los abastecimientos; como consecuencia del último cierre y de la tendencia al gigantismo de los buques, del vertiginoso aumento de las tarifas y del exceso de flota de los setenta, parece haberse creado una falta definitiva de interés por la utilización del Canal, incluso, por los buques que por su tamaño pudieran hacerlo.

Importante es también el segmento de tráfico de exportación de "derivados del petróleo", aunque su papel sea ya relativamente decreciente, como acredita el cuadro XXIV, dada la caída de la demanda; se trata en definitiva de un cambio radical en la política de las Refinerías que antes de la crisis dedicaban una parte importante de sus productos al mercado internacional. Esta situación -

ofrecía también cierto interés a los armadores, que se beneficiaban de la reserva de transporte de estos crudos -al menos de una parte- al amparo de las normas por las que se autorizaron cierto número de Refinerías destinadas a la exportación, la caída de estas exportaciones supuso un importante golpe para las necesidades de flota.

Un tráfico que significaba en los primeros años cincuenta más que el propio de importación de crudos era el de importación de productos petrolíferos. España no contaba con capacidad suficiente de refino, lo que hacía que las importaciones de - productos tuvieran especial significación: 1,8 millones de ton. - en 1950, 0,8 en 1960 y 0,7 en 1965 (5).

4.- LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA PETROLERA ESPAÑOLA.-

La publicación por la Dirección General de Navegación de la estadística de transporte marítimo de mercancías y pasajeros en buques de bandera española nos permite tener una impresión global y detallada de la evolución experimentada por la labor de la flota en este segmento a partir de 1957.

Pero antes debe significarse la importancia que el transporte de crudos tiene en la actividad total (incluida la - exportación y extranacional) de la flota española: grande y creciente hasta la crisis en lo que se refiere a importación, relativamente escasa en el tráfico extranacional hasta la crisis de los setenta (cuadro XXV). En realidad, la participación sustancial de la bandera española en el tráfico extranacional del petróleo arranca en 1972 y alcanza su cota más elevada en 1973 (año de buenos -- fletes en el mercado internacional), en que llega a ser la séptima parte del tráfico de importación (véase cuadro XXVI). Hasta esa fe

cha, se producía con una irregularidad tal que más bien parecía haber sido válvula de escape; el año que más entidad tuvo fue 1961, en que llegó a alcanzar el 7% del tráfico de importación, coincidiendo con unos momentos de cierta plenitud en la capacidad de transporte para el mercado interior. En cuanto al tráfico de importación sólo llama la atención la evolución negativa de 1963 sobre 1962 y - 1971/70, y el relativo descenso de los años 1976, 1977, y 1979.

COBERTURA DE LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE MARITIMO NACIONAL.- Los resultados obtenidos pueden encontrarse en el cuadro XXVII-A y B, e el que podemos apreciar la existencia de a), una etapa de creciente participación hasta los dos o tres primeros años de la década del 6 (la apreciación varía de unas fuentes a otras); b) otra de creciente insuficiencia para cubrir las necesidades de un tráfico en fuerte expansión que arranca de estos años y se extiende hasta los primeros setenta -variando en función de las fuentes-, tras el aumento de 1 participación de la bandera española de los años 1969 y 1970; e) un última fase, de nuevo crecimiento en la participación de la bandera española los años posteriores a la aparición de la crisis de los setenta, motivado por el importante tonelaje con que se cuenta y la caída en las importaciones. Los momentos de crisis motivados por un menor volumen de importaciones han solido acarrear una mayor participación de la flota española en el tráfico extranacional tras apurar la reserva del área del Monopolio al pabellón nacional.

La intervención y control que teóricamente pesaba sobre los buques de bandera española en los cincuenta y la mayor disponibilidad (también teórica) de buques de banderas de conveniencia no impidieron que en 1956, año de la primera crisis de Suez con un

gran salto hacia arriba de los fletes, se produjese una "desagradable experiencia" de desabastecimiento nacional. La entrada en servicio de algunos buques tanque en 1958 y siguientes y, sobre todo, la entrada en funcionamiento de los buques contratados en los años 1948 a 60 al amparo de la buena coyuntura ofrecida por la Ley de Protección, no sólo atenuaron la dependencia del tonelaje extranjero sino que llegaron a aproximarse a la plena cobertura de las necesidades de importación (6).

Una ojeada a la distribución de las importaciones de crudo en 1979 por cada refinería y a su utilización - del pabellón nacional -cuadro XXVIII-, revela cierto protagonismo de las del Sector Público o participadas por el mismo (ENPETROL, PETROLIBER, PETRONOR); pero, sobre todo, revela la desigualdad que se produce en la utilización de buques españoles entre --aquéllas y las privadas (CEPSA, PETROMED y ASESIA son las menos --utilizadoras de esos servicios), situación que tiene una honda tradición: en 1965, por ejemplo, la utilización que de la flota española hacían las distintas refinerías, expresada en % sobre sus necesidades totales, era la siguiente (7):

REPESA.....	93,5%
CEPSA.....	18,5% más un 11% en Convenio con Gulf.
PETROLIBER.....	85,5%
ENCASO.....	74,2%
Total.....	63,3%

produciéndose también entonces el fenómeno de que las refinerías -- con menor participación del Estado utilizaban menos la flota nacional, por regla general (paradigma en CEPSA) (8).

Como dato de la relevancia del déficit que el -

transporte de crudos traslada a la Balanza de Fletes, se presentan (cuadro XXIX) los resultados obtenidos del estudio de los informes de la Dirección General de Transportes Marítimos (sexta - sección) que constituyen una aproximación a parte de la Balanza (dado que sólo en el caso de los crudos se informa de los fletes de las compras CIF y C y F). La evolución de los pagos realizados a buques extranjeros en concepto de transporte de crudos es de-- creciente (con la ligera excepción de 1977) y tiene su más fuerte pronunciación en 1974/75, fecha en que se producen nuevas entradas en servicio de flota nacional. La información disponible regpecto a los resultados de la contratación de estos buques al exterior no permite aventurar más que la afirmación de su importante aportación al "déficit" que presenta la Dirección General --- (76% y 43% para 1977 y 1978 respectivamente). Del mismo modo, la reducción de ese déficit tradicional tiene que ver con el aumento en la autosuficiencia en el transporte de estos crudos.

5.- LAS EMPRESAS NAVIERAS.-

Parece que existe un segmento del empresariado naviero especializado en tráficos protegidos directa (petrolero y grano) o indirectamente (siderúrgicos a través de encargos de empresas estatales). Aquí nos interesaremos por las empresas dedicadas al tráfico de crudos principal o exclusivamente. En realidad se trata de un sector paradigmático para la política sectorial porque en él se aplica completamente su esquema de funcionamiento: bloqueo de la libertad de importación de buques a cambio de lo cual se le protege extraordinariamente; mercado reservado, precios de subvención y, aunque de menor entidad, flexibilidad en

la disciplina y normas de seguridad de la navegación. No sólo eso sino que las expectativas de los armadores tenían un formidable soporte en el fuerte crecimiento de la demanda hasta la llegada de la crisis de los setenta. Si a todo lo anterior sumamos que la diferencia de precios de los buques con respecto al mercado internacional, en los momentos en que existió, fue pequeña, dada la especialización de la construcción naval española en este tipo y en los grandes graneleros, y que no careció de crédito privilegiado prácticamente en momento alguno, se comprenderá la posición de los empresarios y su actitud de cerrar filas y acordar barreras de entrada (institucionales, denunciando solicitudes de entrada de foráneos como N. IBERICA o bloqueando acuerdos en los que se daba participación a nuevos "aspirantes"...), velando porque en ningún momento se alcancen unos grados de cobertura elevados que les coloque en mala posición relativa frente a las Refinerías. La quiebra de estos incentivos al crecimiento se produce en los setenta con la fuerte caída de la demanda, la imposibilidad del disfrute de fletes de apoyo tan elevados y exentos de control como hasta entonces, la pérdida de posiciones de la construcción naval española (con fuertes incrementos de precios), y la orientación general de la política económica hacia rutas liberalizadoras. En todo caso, este subsector representa uno de esos supuestos paradigmáticos de cuestionamiento absoluto de la iniciativa privada: buques financiados socialmente, mercado reservado... ¿dónde está la labor del empresario?, ¿dónde el riesgo o la eficiencia que acreditaría una importante participación en tráfico extranacional?.

El colectivo de empresas de transporte de petróleo posee a su vez los siguientes subconjuntos:

- Empresas dedicadas a labores de Refino que extienden su actividad al transporte marítimo de crudos y productos petrolíferos; en nuestros días, ENPETROL, CEPESA, PETRONOR. -

- Empresas dedicadas exclusivamente al transporte marítimo, de las que, a su vez, podrían diferenciarse aquéllas que tienen como única actividad el transporte de petróleo (MARFLET, fundamentalmente, y en muy segundo nivel de flota MAROIL, N. FIERRO, C. VASCO CANTABRICA) frente a aquéllas que dedican una parte de su actividad a otros transportes marítimos (casi siempre graneleros entre los que predomina el transporte de grano) siendo el transporte de crudos su actividad predominante: N. VIZCAINA, N. ARTOLA, TRANSPORTES DE PETROLEO, N. DE CASTILLA, N. LETASA, L. ASMAR y E.N. ELCANO. De casi todas estas empresas habremos de hablar nuevamente al - tratar el tema del transporte de granos.

- Mención aparte debe hacerse de CAMPSA, como empresa dedicada al transporte de productos petrolíferos en condiciones de monopolio legal.

El porcentaje de dicho transporte que tradicionalmente vienen cubriendo las refinerías con flota propia se sitúa en torno al 30-33% en los años setenta habiendo alcanzado cotas del 46% a mediados de los sesenta (9). En el cuadro XXX aparece con --- cierta claridad que en las refinerías del Estado suele existir una cobertura más baja de sus necesidades con flota propia (en torno al 16% en el caso de ENPETROL, frente al 35% de CEPESA ó el 100% de PETRONOR)

A pesar del relativo incremento del número de empresas (cuadros XXXI y XXXII) desde el año 1965 a 1980 (en 1965 eran

5 las empresas dedicadas a transporte marítimo de crudos, 9 en 1970, 12 en 1975 y las mismas en 1980), el número es lo suficientemente bajo en relación a su entidad en tonelaje y valor de las inversiones - en buques como para que no resulte nada difícil el establecimiento - de acuerdos entre las mismas, como veremos a continuación; un dato - que añade luz sobre estas facilidades reside en la concentración de poder (en aumento, además) que resulta del hecho de que las primeras empresas controlen fuertes porcentajes (cuadro XXXIII), de la flota total.

Uno de los rasgos que más caracterizan a este colectivo de empresarios es el de su fuerza respecto al resto de los - navieros; el hecho de que la estructura de poder (y de representación) del asociacionismo empresarial se establezca en función del tonelaje (aunque no sea éste el único elemento a tener en cuenta), ha permitido cierta preeminencia de los "petroleros" en los órganos de OFICEMA y ANAVE (10). El ser un número tan reducido les ha permitido también adaptarse con una rapidez y perfección inusual a las circunstancias cambiantes de la coyuntura. De su capacidad para establecer acuerdos oligopólicos da cuenta el reparto de las disponibilidades del Crédito Naval entre navieros "independientes" y refinerías a mediados de los sesenta (11), los conciertos para no endurecer el crédito naval (12) y su espíritu de grupo cerrado frente a los "nuevos" (13). La obsesión de estos armadores estará siempre en evitar cualquier situación que pueda suponer una cobertura del tráfico de crudos tan alta que - les coloque en la tesitura de tener que ir al mercado internacional y que altere su posición relativa con las refinerías (14). Este tema sin embargo no debe tener la lectura que corrientemente se daría a - los conflictos entre sector oferente y demandante en condiciones or-

dinarias o de mercado, porque, en definitiva, a las refinerías no les preocuparía mucho un encarecimiento del transporte que ellos pueden trasladar perfecta y automáticamente a sus precios frente a --- CAMPSA. Un exceso de oferta (por leve que sea) es un instrumento que las refinerías pueden utilizar para apropiarse de una parte importante del exceso que el flete oficial supone frente al internacional - (15); pero esta situación, como veremos, ha sido excepcional y casi fugaz.

Las referencias de que se dispone permiten afirmar que no ha existido, desde 1956, limitación al crecimiento de este subsector por falta de fondos prestables pues durante el Plan de Renovación y Protección gozaron de preferencia, y durante la etapa de crédito vía Banca privada dispusieron de unos fondos que les faltó a los demás sectores (16).

Este subsector es de los pocos que plantean con claridad el tema de la importación de buques: como consecuencia de las desventajas que esta libre importación traería para los de construcción y bandera nacional, se exige que éstos gocen de la reserva de bandera del transporte de todos los productos intervenidos por el Estado (17).

Un dato significativo también del carácter "pragmático" de este grupo de navieros se aprecia en el comportamiento observado ante las llamadas de atención (de las que se hace eco el representante de las navieras TRANSPORTES DE PETROLEOS y N. DE CAS-TILLA) sobre la gravedad y peligro que representan los varios buques que navegan sobrecargados y la necesidad de que las Compañías reiten a sus capitanes la conveniencia de no rebasar la línea de carga la respuesta del representante de CEPSA es "ejemplar": como "los in

interesados en esta conducta son los fletadores, hay que frenar un poco, pero no se pueden tomar medidas drásticas" (18).

A pesar de constituir el subsector de mayor atractivo a lo largo de los últimos quince años, las variaciones experimentadas en los fletes oficiales ("congelados después de existir - una especie de acuerdo tácito con la Administración de que se establecerían siempre en unos niveles que cubrieran holgadamente los - costes") (19), la mayor resistencia oficial ante las nuevas solicitudes de aumento (dada la nueva estructura política de la sociedad española posterior a 1977) y el retraimiento que caracteriza a la demanda de crudos, hacen que el empresario tradicionalmente dedicado a este tráfico haya adoptado cierta ausencia inversora o mantenido en inversiones de mera reposición. Como fue paradigma en la etapa de crecimiento, MARFLET también lo es del retraimiento actual; asentado en buenos fletamentos "time charter" de larga duración y a buenos precios con refinerías públicas (ENPETROL), en un extraordinario aprovechamiento de las economías de escala del tamaño de los buques en los intervalos idóneos de los fletes oficiales y cierta participación de capital extranjero (40%), dispone de la mayor de las flotas petroleras existentes en nuestro país; sin embargo, actualmente se enfrenta con grados de financiación propia elevados (20) y practica movimientos de indecisión inversora en torno al nuevo tráfico energético de carbón en el que parece querer reproducir los viejos métodos proteccionistas característicos del tráfico de crudos (21).

La posición de la Administración hacia el sector raya con lo ejemplar (desde el punto de vista de los armadores), al menos en lo que a la Administración relacionada con el sector se re

fiere. Una actitud que va desde el establecimiento de unos fletes - protectores a la no reducción de los mismos en 1969, exigiendo su rápida elevación en 1975 y favoreciendo, más recientemente, la coordinación de la utilización de la flota petrolera (en 1978); y, a la vez, se reproduce la imagen de "sufridos" armadores que no se benefician de los buenos momentos del mercado internacional cuando manifiesta: "los resultados han sido diferentes para los dos sectores - de nuestra Marina Mercante; el de petroleros ha permanecido aherrojado a los imperativos vigentes de fletes y servicios nacionales -- que les ha impedido el disfrute del boom habido en su mercado, pero en cambio ha padecido la inflación imperante... con unos fletes no sólo inferiores a los existentes en el mercado sino también por debajo de los que percibían hace seis años... (que) no les permitirá absorber las amortizaciones mínimas de un buque nuevo y será difícil que se sientan estimulados a renovar sus flotas de no aceptarse una modificación de los fletes reglamentados". Tal situación habría dado lugar, según la misma fuente, a un ahorro nacional de 1.840 millones de Pts., al ser el coste de transportar cada tonelada en buque español inferior al internacional; todo ello y el beneficio de la estabilidad de los fletes. "Ha de advertirse que los petroleros nacionales han mantenido constantes sus niveles de fletes sin disfrutar de las oscilaciones espectaculares de mercado, por no haberse resuelto todavía el expediente presentado por sus armadores para una elevación de dichos fletes".

Desde luego que no toda la Administración adoptaba esa favorable actitud, como se deduce fácilmente del hecho de -- tener que comprar los buques en el mercado interior (que reflejaría la actitud favorable de otra parte de la Administración hacia la Construcción naval) o cuando

se produce el acuerdo de suministro de crudos con Venezuela, la Unión Soviética y Cuba que habría perjudicado a la Marina -- Mercante en la búsqueda de una reducción de los costes de transporte. En los primeros días de septiembre de 1978 se produjeron negociaciones entre nuestro país, Venezuela, Cuba y la Unión Soviética para celebrar un acuerdo --al que finalmente se llegó el día 8-- por el que Venezuela pasaría a suministrar a Cuba el crudo equivalente al que venía suministrando a España, que en -- adelante lo recibiría de la Unión Soviética. La operación, al -- menos en los datos que salieron a la luz, se presentó como una forma de reducir el precio de los crudos en refinería a través de los costes de transporte. En torno al acuerdo tiene lugar -- --además de cierta confusión creada por algunos medios de comunicación social que interpretaban sus efectos como beneficiosos para la flota petrolera, una parte de la cual se encontraba precisamente en paro por aquellos días (24)-- una de las reacciones más airadas de los armadores, que lo denuncian como perjudicial para la flota petrolera por cuanto reducía las necesidades de la misma al acortar distancias y enfrentarse a un país --la Unión Soviética-- que adoptaba una posición de reserva de bandera y cuyos puertos planteaban graves problemas de acceso a buques -- de gran tamaño (25).

6.- FLETES OFICIALES.-

6.1.- Introducción: Una correcta comprensión del papel desempeñado por los fletes oficiales exige, entre otros elementos de referencia, no olvidar la evolución de los mismos en el mercado internacional tal como intentaremos examinar en su momento. Puede

servir, no obstante, de perspectiva general el conocimiento de que "en dólares corrientes, la media de flete por tonelada de crudo de petróleo transportada desde el Golfo Pérsico hasta Europa Occidental era aproximadamente el mismo en 1978 que en 1954, alrededor de ocho dólares", mientras que en términos reales, los fletes del 78 venían a ser aproximadamente las dos quintas partes del de 1954 -- (26). Evidentemente, ello no quiere decir que éstos fueran los valores en todo momento y menos en el mercado de crudos que es más fuertemente fluctuante que ningún otro, pero tiene importancia su recuerdo porque 1978 no fue ya un año de profunda depresión en el mercado de fletes.

El origen de los fletes tarifados para el transporte de crudos es situado por algunos autores en el "primer cierre del Canal de Suez con el objetivo de servir de estímulo al desarrollo de la flota petrolera española que era entonces insuficiente - para cubrir una parte importante de las necesidades nacionales...", "habiendo supuesto" "... un apreciable estímulo para la creación de una flota petrolera importante y eficaz... durante la década de los cincuenta y parte de la de los sesenta..." (27).

6.2.- Período 1962-1973: A decir verdad si difícil es obtener información sobre fletes petrolíferos actuales, resulta casi imposible cuando el intento se refiere al pasado. De la documentación - que ha podido examinarse se infiere que ya en 1962 existían unos fletes oficiales cuyo origen pudiera estar en la tradicional práctica de controlar todos los fletes de la orden de 1952. Parece igualmente que la razón por la que se establecieron muy superiores a los internacionales residía en el mayor coste de las construcciones interiores de buques. (28). En cualquier caso, en Enero de 1963, se -

produjo la primera rebaja de los fletes existentes en un porcentaje comprendido entre el 4% y el 6%; el 1^a de Julio de 1964 volvió a practicarse otra rebaja de un 4,5% a un 5% sobre los fletes anteriores. Las razones de esas reducciones venían motivadas por la "conveniencia de ir acercando los fletes nacionales a los internacionales, conjugada con las consideraciones expuestas por el Delegado del Gobierno en CAMPSA... sobre la influencia de los mismos en los precios de los productos refinados" (29). Mediante resolución de 18 de Mayo de 1965 del Subsecretario de la Marina Mercante, se produce una nueva disminución entre el 3,5 y el 4% para los buques de menos de 45.000TPM, y de un 6,5% aproximadamente para los mayores de ese tonelaje: en Julio de 1966 volverá a producirse otra del 5% (30).

A las modificaciones citadas anteriormente, de carácter general, hay que añadir otras, parciales y de menor importancia. Así un escrito a las Refinerías de 5-VII-66 procedente de la Subsecretaría advierte que el flete para el transporte de crudo procedente de Skirra será de 103 Pts./ton. (Intascale más 1%) en buques menores de 25.000 TPM, 100 Pts./ton. (I. menos 2%) para los buques de 25 a 45.000 TPM y de 96 Pts./ton. (I. menos 6%) para los buques de tonelaje superior. En octubre de 1966 se produce una subida de fletes como consecuencia de la aceptación por la Subsecretaría de la petición reiteradamente formulada por OFICEMA de elevar el extraflete del paso por Suez de 52,5 Pts./ton. a 53,2 (31). De este modo, los fletes resultantes de aquella modificación son los que aparecen en el cuadro XXXIV.

Una comunicación de la Dirección General de Navegación de 24 de Febrero de 1967 a refinerías y armadores petroleros añade a la clasificación de buques por tamaños existente --

hasta entonces el grupo de los buques mayores de 55.000 TPM (32). Las modificaciones más significativas, con todo, se producen con motivo de la crisis de Suez de 1967. En el mercado internacional se venían cotizando los fletes petrolíferos en un nivel de Intascale menos 60 a menos 75 hasta el momento de producirse la ruptura bélica el 5-VI-67. A partir de ese momento las subidas son vertiginosas, con las siguientes cotizaciones:

- El día 9 de Junio se situaba en menos 20 a menos 30 doblando el valor de las fechas inmediatamente anteriores.

- El día 16 pasaba a Intascale más 30.

- El día 19, las cotizaciones para las distintas formas de fletamento eran: en viajes sueltos, más 70; dos o tres viajes sucesivos, más 50; Golfo Pérsico y Caribe, a más 85 y 5 respectivamente, aunque con una enorme inestabilidad en las contrataciones porque dos días más tarde se producían fletamentos procedentes del Golfo con destino a Lisboa a Intascale más 140 (33). - Una de las consecuencias del cierre del Canal de Suez consiste en que los barcos han de recorrer un trayecto de 10.400 millas para llegar al mismo destino que antes les suponía 4.800 millas. Esto en cuenta, y con el objetivo de que "... el armador... obtenga el mismo rendimiento económico por Cabo Buena Esperanza... que vía Suez.. (34), se acuerdan unos nuevos fletes para los transportes de crudo procedentes del Golfo Pérsico con fecha 28-VI-67 tras haber sido examinada la situación y propuesta en el Consejo de Ministros del día 23 (cuadro XXXV-A). La significación de esta variación es sustancial como refleja el cuadro XXXV-B, pero su impacto en el coste de los costos no hubo de ser importante dado que sólo un 24,2% de nuestras importaciones procedían del Golfo (35).

Tras la subida de 1967 procedía continuar la la
bor de acercamiento de los fletes del mercado interior a los del -
internacional que, tras la fuerte subida de aquellos meses, volvía
a la calma. Del mismo modo, tampoco supuso incremento de los fletes
nacionales la subida que en el mercado internacional había ocasio-
nado la devaluación de la libra esterlina (incremento de fletes pró-
ximo al 3%). En Marzo de 1969 la Dirección General de Navegación --
plantea una propuesta de reducción de fletes que había sido intere-
sada reiteradamente por el Ministerio de Hacienda pero que no había
hallado eco por estar esperándose la aparición de la publicación de
la nueva tarifa "Worldscale" y por la inestabilidad del mercado in-
ternacional de fletes que en algunos momentos y para algunos tipos
había logrado niveles superiores a los nacionales. La nueva propuesta,
que nunca llegó a aprobarse, hacía referencia a la tarifa Inta-
miniscale y añadía nuevos grupos de tonelaje a los anteriores: uno
entre 55 y 80.000 TPM y otro entre 80 y 110.000 TPM, pues "... si -
bien los fletes nacionales... son máximos..., no impiden que las refinerías
puedan contratar a niveles por debajo de los que se seña--
lan y como en el momento actual hay más demanda de transporte que -
tonelaje disponible, pudiera ocurrir que las refinerías no consigan
obtener unos fletes por debajo...". En definitiva, pues, el intento
de la Administración es reducir al mínimo el intervalo de negocia--
ción fijando unos fletes que, al margen de calificaciones formales,
son los que se aplican en todos sus términos.

El que el Ministro de Comercio no diese luz ver-
de a la propuesta de reducción de fletes tiene mucho que ver con el
Informe de presentación que sobre la misma efectúa el Subsecretario
de la Marina Mercante del momento, Sr. BOADO, que constituye una --

pieza maestra en el estudio del comportamiento de la Administración del sector para con el mismo (36). Las referencias a la mala situación por la que atraviesan las empresas armadoras es constante así como la velada alusión a que, así, no habría forma de construir buques. Pero, sobre todo, muestra de forma meridiana la estrecha relación entre la política de protección a través de fletes políticos y ayudas a la construcción naval. En efecto, el planteamiento parte de la relativa necesidad de ajustar los fletes porque su nivel es notoriamente superior al internacional; pero si eso se hace, no va a haber forma de financiar la parte que correspondería al armador en nuevas construcciones; la situación con respecto a la construcción naval es dibujada con unas cuantas pinceladas: "el coste de construcción en nuestros astilleros vuelve a ser (el subrayado es mío) ahora más elevado que en el extranjero, salvo en casos excepcionales...", los armadores siguen obligados a construir en astilleros españoles, éstos no aceptan a los armadores españoles cláusulas de precio y plazo fijo (que sí aceptan en los contratos para exportación), lo que es especialmente grave en un momento en que se asiste a cierto crecimiento de los costes. Pero el objetivo, a pesar de todo, no es poner de manifiesto las deficiencias de los astilleros sino llegar al Crédito Naval, para lo cual se comienza por manifestar "la dureza de las condiciones de financiación para nuevas construcciones", los "plazos cortos de amortización de unos créditos cuyo porcentaje sobre el valor de la construcción es generalmente reducido, (mientras que) en el extranjero se promueven flotas sin exigir parte alguna de autofinanciación de la construcción solicitada. (??)". Para colmo de curiosidades, en este espontáneo texto de política marítima se hace un "repaso" a lo insuficiente de las Primas d

Navegación (¡en un informe para rebajar los fletes petroleros!), - "cuyo importe es el mismo que hace cerca de treinta años...". La - trascendencia de todos estos factores negativos hace que el arma-- dor no pueda renovar su flota y que salga al mercado internacional en inferioridad de condiciones. Por tanto, se trata de sopesar el impacto de esa reducción de fletes que supondrá 300 millones de pe-- setas al año para el Estado y, partiendo de que se va a producir, conseguir otras mejoras; éstas son concretamente, que se dé trasla-- do de todo el tema de los armadores al Ministro de Hacienda para - que "en forma simultánea se les conceda (a los armadores, claro) en compensación una mejora en las condiciones crediticias y financie-- ras actualmente en vigor, ampliando los plazos de amortización --- existentes y dando mayor flexibilidad al sistema actual... sometido en forma excesivamente acentuada al libre arbitrio de la Banca privada". Detallando más las medidas que traería consigo esa polí-- tica: creación de un pool bancario con el BCC y garantía de una -- única hipoteca sobre el buque a construir, volver a las condicio-- nes de crédito de la Ley del 39 ajustando las condiciones de los - créditos a las que existían en el Primer Plan de Desarrollo y am-- pliando los 200 millones de valor de las Primas a la Navegación.

No resulta muy extraño que, a la vista de esto, la Administración se abstuviese de acordar la reducción. Lo que no está tan claro es que se produzcan las dos cosas, como sucederá.

En 1970 se produce una situación peculiar en la evolución de los fletes que origina algunas fricciones entre arma-- dores y refinerías. Hasta el mes de Mayo, éstas venían contratando buques extranjeros para completar sus necesidades de transporte a niveles "razonables" (W110-135, que equivalía a 616,77 y 756,91 -

Pts./ton. respectivamente, para un trayecto como el de Ras-Tanura/Málaga), aunque viniesen subiendo progresivamente desde el verano de 1969. Sin embargo, a partir de primeros de Junio se inicia una particular subida de fletes que en Julio (día 2) se encuentra ya en W 260 (1.457,82 Pts./ton.) y W 300 (1.682,10 Pts./ton.) para contratos de viajes sueltos". Tal ascenso sólo comenzaría a ceder a finales de año, pero, mientras existió, ocasionó a aquellos armadores que tenían arrendados sus buques "por tiempo" y contasen con cláusula de disposición libre del buque por un período de tiempo al año, - un fuerte deseo de salir al mercado internacional; en esas fechas, un sólo viaje "Golfo Pérsico-Continente Europeo" para un buque de - 170.000 TPM suponía un beneficio adicional de 90 millones de Pts.

(37). El tema no se agotaba en un pequeño número de buques sino que adquiría rasgos de verdadera preocupación para el conjunto de los armadores petroleros. No se ha podido completar la información por los silencios acostumbrados en este tema, pero lo cierto es que el Consejo de Ministros de 21 de Agosto de 1970 aprobó unas normas que habían sido propuestas por la Comisión Nacional de Combustibles el 31-VII-70 sobre "la situación actual del mercado de petroleros". El contenido, esquemáticamente, es el siguiente: 1ª Ningún buque nacional sería utilizado para el transporte de crudos que no sean destinados al mercado nacional. Con ello, los armadores aumentaban sus posibilidades de operación en el mercado internacional más allá de dicho volumen o cuando no hubiese necesidad técnica de sus buques (po desajustes de carga, estacionalidad, etc.); 2ª Las empresas de refino dedicarían al mercado nacional en primer lugar todo el crudo transportado en buques españoles (entonces a precios más bajos que los internacionales) y, después, aquellos crudos con valor CIF más bajo

en cualquier caso comprendido en ellos la cuota del Ministerio de Comercio; 3ª Esas medidas no alteran en modo alguno las disposiciones sobre almacenamiento que deben observar las Refinerías y sobre las que se reforzará la vigilancia (38).

A la vista de los incrementos experimentados en los costes de construcción y explotación, los armadores presentaron una propuesta de aumento de fletes que vendrían a modificar los -- existentes desde 1966 y reforma de 1967. La propuesta, presentada a la Subsecretaría de la Marina Mercante en Marzo de 1971, "cuando los fletes en el mercado internacional iban al alza" (39), fue -- estimada por ésta, excesiva y negativa porque, además, acusaría -- las alzas del mercado internacional pero no las bajas. En Agosto de 1971 se produce una reunión entre las Direcciones Generales de Energía, Importación y Navegación para estudiar la propuesta de -- los armadores y poco después tiene lugar otra que, al efecto, había preparado la Dirección General de Navegación, donde resultó acepta da finalmente aquella con algunos retoques. Trasladada a CAMPSA, - dicha propuesta no encuentra acogida favorable y es contestada con una contrapropuesta que, frente a la de la Dirección General de Na vegación, parte de un estudio de costes; dicha contrapropuesta es considerada por los representantes armadores y de S.M.M. como nega tiva por la baja rentabilidad que representa. Tras la publicación del Decreto 3010/1971 sobre Convenios de precios, los armadores so licitan a través del Sindicato la negociación de un convenio para el establecimiento de nuevos fletes para el transporte de crudo -- (el 25-II-1972), que tampoco encontrará respuesta favorable y ha-- brá de ser reiterada el 5 de Octubre del mismo año; en Diciembre de ese año habría de ser nuevamente recordada y apoyada por el Subse--

cretario de la Marina Mercante (40), pero tampoco ahora habrá de obtener resultado positivo, con lo que entrado 1973 parece que la atención de los armadores se ha fijado más en el mercado de buques que en la cuestión de los fletes, con lo que habrá que esperar a aparecer la sacudida ocasionada por la crisis para que vuelva a hablarse de modificar los fletes vigentes desde 1966.

El cuadro XXXVI ofrece una información relativamente completa sobre el valor alcanzado por los fletes a lo largo de todo el período estudiado.

- Fletes oficiales e internacionales hasta 1973.-

Los cuadros XXXVII a XLII muestran la evolución de los fletes oficiales y los del mercado internacional hasta 1973/74. La información que suministran, a falta de otra más detallada por el momento, es decisiva en cuanto muestra claramente el papel subvencionador que han desempeñado los fletes oficiales en casi todo el período de su existencia. Esto es así en la casi totalidad de los momentos, exceptuándose sólo algunos pequeños períodos en que el mercado internacional presenta unos niveles levemente superiores. La importancia de este extremo es mayor al considerar las opiniones de algunos autores en sentido diferente e incluso contrario. Así, en el estudio ya citado de PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS se manifiesta simplemente que "si en unos momentos los fletes oficiales estuvieron por encima de los internacionales, en otros no" (41) BARREDA (42), entiende que el papel de los fletes oficiales ha sido el de estabilizar el coste del transporte de los crudos para las refineras y CAMPSA y que, en el período que él analiza 1970-1973, supuso un ahorro de divisas para el Estado Español de 19.600 millones de pesetas (43). No resultan comprensibles sus cálculos -ni sigue

ra dice cómo los obtiene ni la fuente de la que parte-, pero una simple ojeada a los cuadros y gráficos citados anteriormente, demuestran la inconsistencia de aquéllos para años como 1971 y 1972 (sobre todo este último) en que los fletes internacionales estuvieron por debajo de los nacionales en todos los grupos. Similares son los términos en que se expresa el Subsecretario, Sr. BOADO, y similar debe ser nuestra respuesta. Así las cosas:

1.- Los años en que se plantea duda se reducen, por las propias declaraciones de los afectados, a una parte de 1970, otra de 1971 y 1973.

2.- Los fletes oficiales que se estaban manejando a lo largo de todo el período estaban pensados para una estructura de flota de 1965-66, que, como hemos visto, concentraba el grueso en los tamaños inferiores a 25.000 toneladas (no existían buques mayores de 55.000 TPM en 1965). Sin embargo, a la altura de 1970, más del 70% de la misma era superior a 55.000 TPM y, lo que es más importante, el 50% se situaba en intervalos de tamaño superiores a las 80.000 TPM, cuyos costes no tienen mucho que ver con los tenidos en cuenta cuando se fijaron los fletes vigentes (55 mil TPM como máximo). Tal situación se agudiza en la flota que opera en 1973 que sitúa su tamaño medio bastante por encima (recuérdese el cuadro XV).

3.- Las economías de costes que suponen los tamaños V y VI respecto al grupo IV son, como mínimo, del 15 y 20% respectivamente, calculados sobre la base de los diferentes fletes aprobados en 1974.

4.- Los informes de CAMPSA sobre la materia (véase más abajo) indican que el flete unitario de las tarifas oficiales, ponderando la estructura de la flota, era para 1973 -el año del

"boom"- de 520,51 Pts./ton. mientras, los que resultarían de aplicarse las tarifas del mercado internacional a esa misma composición de la flota -AFRA-, eran de 463,69 Pts./ton.: esto es, el flete --unitario español era el 12,3% más elevado que el internacional.

La falta de información (en realidad el tema está absolutamente vedado en cualquier conversación con los armadores de este subsector) no permite conocer el importe global de esa diferencia de fletes entre el mercado nacional y el internacional para los distintos años a que nos estamos refiriendo, pero un cálculo --realizado para el año 1965 -véase cuadro XLIII- permite detectar esa diferencia en 582 millones de pesetas que podían haber permitido una reducción del coste medio en un 31,3%. La rebaja acordada -ese año, por importe de 77,8 millones de pesetas, no suponía "caeteris paribus", más que el descenso del coste de transporte en un 4,18%. El importe de las otras reducciones de fletes de que se tiene noticia es el siguiente:

- De la acordada en 1965, su importe era de 24,8 millones de pesetas, un 5,65% de los fletes obtenidos.

- La propuesta de 1969 que, como se advirtió, no llegó a aprobarse, ascendía a 302,4 millones de pesetas.

En todos los casos se trata de pesetas corrientes

6.3.- La evolución de los fletes a partir de 1974.- El año 1974 inaugurará una serie de subidas sucesivas de los fletes petrolíferos que todavía en el momento de redactar estas líneas apunta a un futuro --sin fin. Una diferencia importante de algunas de estas subidas, al menos hasta 1979, es que se publican en el Boletín Oficial del Estado con lo que su conocimiento y grado de control social posible es mayor; ello, no obstante, en 1979 y 1980 se volverá a la vieja mecá-

nica oscurantista de las Ordenes Ministeriales Comunicadas cuyo - desconocimiento da lugar a un cúmulo de errores -no se sabe si interesados- como las afirmaciones que se hacen en el otoño de 1980; con motivo de una nueva subida de los fletes -ésta, nuevamente en el BOE-, se declara que los fletes petrolíferos estaban congelados desde 1977, ignorando las subidas de 1979 y 1980. (44).

El comportamiento de dar publicidad a las subidas tiene que ver con la aprobación del D-L 12/1973 de 30-XI sobre Política de Precios y el D 1531/1974 de 22 de Mayo por el que se - desarrollaba aquél, que en su anexo I nº 85 consigna los "fletes y tarifas" del Transporte Marítimo entre los "bienes y servicios sujetos a régimen de precios autorizados".

Los cuadros XLIV-A,B,C,D, ofrecen una visión sintética de las subidas, su significación, fechas de aprobación y -- efectividad. Trataremos, no obstante, de hacer una breve referencia a las particularidades de cada una:

A.- Subida aprobada por Orden Ministerial de 1 de Junio de 1974. Curiosamente esta Orden parece sufrir la misma amnesia de los armadores al afirmar que los fletes vigentes hasta ese momento habían sido establecidos en 1965 olvidando que, como se ha visto, datan de - antes de 1963, fecha en que se realiza la primera reducción; la última modificación ordinaria había sido en 1966, pues la extraordinaria, como se dice en el Preámbulo a la Orden que referimos, había - sido en 1967. Las razones que motivan esa subida son los tres tipos de aumento de costes experimentados desde aquel entonces: "... de - construcción naval y operativos como consecuencia de diversas circunstancias acaecidas desde esa fecha...", y del precio del combustible. La relación de grupos en que se clasifica la flota de crudos

1111

pasa a ser de ocho (cuatro más que los cuatro existentes tras la - modificación de 1967). El sistema de fijación de los fletes es realmente complejo e innecesariamente sofisticado. En efecto, en lugar de limitarse a decir que los fletes fuesen como máximo los siguientes..., como hasta la fecha había sucedido, se opta por una técnica distinta. Los fletes serán los AFRA incrementados en un 10%, pero - si éstos son diferentes a los que se hacen constar en más de un 1%, "... se aplicará como flete máximo el límite superior o inferior correspondiente...". La homologación con los fletes AFRA es inmediata para los grupos de flota española I, II, IV, V y VI, produciéndose en los tres casos restantes las rectificaciones que la Orden señala para un acoplamiento aproximado. La revisión se preveía para dos -- años después salvo que la evolución de los costes fuese especialmente intensa antes de esa fecha. En los cuadros XLV y XLVI se presenta el sistema de acoplamiento y tonelaje entre los fletes AFRA y es pañoles, y la variación producida con relación a 1967, difícil de - realizar dada la modificación de grupos. La escasa variación experi mentada entre los años y grupos comparables debe ser complementada con el dato de la transformación sustancial experimentada en los ta maños y composición de la flota de transporte de crudos que, si en 1967 estaba concentrada en los tamaños pequeños, en 1974 se concentraba en los grandes; con ello, las reducciones de coste fueron notables, con lo que los mismos fletes podrían haber generado beneficios.

B.- La fuerte subida de los costes de combustibles, personal y mate rias primas, mueve al Gobierno a autorizar por Orden de 25-IX-75 un aumento excepcional respecto al plazo previsto amparándose precisamente en la salvedad anunciada en la Orden anterior de producirse -

variaciones en los costes de las empresas.

C.- Nuevamente han de ser saltadas las previsiones con la autorización de una nueva subida por Orden Ministerial de 27 de Enero de -- 1976 que retrae los fletes al 15 de Noviembre de 1975 (¡¡cinco meses y medio después de la entrada en vigor de la anterior subida!!). La razón de esta elevación es el aumento de coste del combustible, a-- probado por Orden Ministerial de 14-XI-75. Lo interesante de la misma es que lo único que la justifica es el aumento en el precio del combustible, pudiendo examinarse su relación. Se obtiene la cifra a incrementar mediante la aplicación de la siguiente fórmula, resulta do de las discusiones y negociaciones habidas entre CAMPSA, armadores y Subsecretaría:

$$R = \frac{N_v}{C} : A.(P+N) + B.(P'+N') \quad , \text{ siendo}$$

N_v = el número de viajes al año, para cada grupo de tamaños

C = Capacidad anual de transporte " " " "

A = Aumento producido en el precio del Fuel-Oil=1.000 Pts. (nuevo -
precio de 5.000)

B = Aumento precio del Gas-Oil = 588 Pts. (nuevo precio, 8.235 Pts.)

P = consumo de fuel en puerto

P' = consumo de gas-oil en puerto

N = consumo de fuel-oil navegando

N' = consumo de gas-oil navegando

Los otros datos que serán tenidos en cuenta son el número de días - útiles al año, 335, los días de puerto por viaje, 4, y la referen-- cia común en todos los resultados al viaje tipo Ras-Tanura a Málaga.

La aplicación de esta fórmula y condiciones a los tamaños tipo y características de los mismos, da los incrementos del

cuadro XLVII, que son los que se adicionan a los fletes existentes con anterioridad.

D y E.- Subida aprobada por Orden Ministerial de 26-III-1977.-

La justificación de la misma se encuentra en el aumento experimentado en los precios de la construcción naval y de los costes de operación. Aspecto singular de ésta es que se articulan dos etapas: una, que entrará en vigor con efecto retrotraído - a Junio de 1976, y la otra, que entrará en vigor a partir de Enero de 1977. En el vértigo de tanta modificación se llega al extremo - de prever una nueva remisión para poco más de dos meses después, - pudiendo adelantarse si "... la evolución de los costes requiere - reajustes antes de dicha fecha". Como aspecto de menor importancia real, debe destacarse la supresión del sofisticado artilugio de la Orden del 74 estableciéndose directamente unos fletes máximos.

F.- Aunque con un leve retraso respecto a lo previsto se produce - una nueva revisión de los fletes por Orden de 26 de Julio de 1977 como consecuencia del nuevo aumento experimentado en los precios - de los combustibles.

G.- Subida acordada por Orden comunicada de 19 de Julio de 1979 para entrar en vigor en la misma fecha. Como ya viene siendo habitual aparece una cierta incongruencia en la redacción del Preámbulo, -- pues se dice que "de acuerdo con la Orden Ministerial de 26-III-77 se fijó como fecha de revisión... el I-VI-77...; para ello se presentaron, en su día, los estudios de propuesta de actualización de los mismos, fijando los fletes necesarios para cubrir los costes - de explotación para dos períodos: del 6 de Agosto de 1977 al 1 de Enero de 1978 y desde esta fecha hasta el 31-XII-78". No hay una - sólo referencia a la subida aprobada con posterioridad, el 26 de -

Julio del 77 siendo ésta la que estableció los fletes a aplicar a - partir de la fecha citada de seis de Agosto de 1977. Pasando por al to este extremo, la justificación de esta nueva subida está en "los aumentos de costes producidos desde el 1 de Enero de 1978 en los -- distintos factores que integran la explotación...". A diferencia de las aprobadas anteriormente, que han sido deliberadas en Consejo de Ministros, ésta no contará con tal deliberación sino con el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 18 de Julio y el informe favorable de la Junta Superior de Precios.

H.- Análogamente a lo acaecido en el supuesto anterior, otra Orden Comunicada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de 19 de Febrero de 1980, acuerda la aprobación de una nueva subida de mayor entidad que la anterior.

I.- El día 10 de Noviembre de 1980, la Comisión Delegada para Asuntos Económicos aprobaba una vez más y "rodeada de la mayor reserva" (sic) (45) una subida media del 9% en los costes del transporte de crudos que puede suponer un encarecimiento del producto en el merca do del 0,54%. Como era de esperar, los armadores, que reciben con - agrado la medida, entienden que es insuficiente (llegando a afirmar que los fletes estaban congelados desde 1977, en contra de la osten tosa -al menos para ellos- verdad) y que dicha insuficiencia pro vocaba el estrangulamiento de las navieras, ocasionando la venta de los buques. Con esta subida, los fletes pasaron de ser 966,24 Pts./ton. a 1.056 Ptas./ton. Tal elevación del 9,3% contrasta con - la propuesta por los armadores, un 16%, que comprendía un 9% por au mento del combustible en Junio del 80, otro 4,15% por el mismo con cepto pero referido a Julio, y el 2,85% restante, por incremento de costes producido a lo largo del año. Parece que el aumento total --

que supondría esta subida, 4,440 millones de Pesetas, sólo se repercutiría parcialmente sobre el precio del producto (2.590 millones - de pts.), al ser absorbido el resto por "el margen propio de la renta". (46).

- Diferencia de fletes entre el Mercado Nacional y el Internacional

El aspecto más importante del apartado de los -- fletes consiste en determinar si aquéllos que se fijan por la Subsecretaría son o no superiores a los del mercado internacional. Para ello, hemos elaborado el cuadro XLVIII donde se presentan las diferencias de fletes en algunos momentos tomando como referencia para el mercado internacional el nivel de fletes AFRA. Pero el cuadro - que puede suministrar más luz sobre la diferencia real de fletes es el XLIX, donde se muestra el flete unitario que resulta de aplicar los establecidos por la Subsecretaría a la estructura (composición por tamaños) de la flota y su comparación con el que resultaría de aplicar los fletes AFRA. Todos los años, a partir de 1973 (¡éste incluido!), el flete medio pagado a la flota española dedicada al -- transporte de crudos ha sido superior al que resultaría de aplicar los fletes cotizados en el mercado internacional. No es extraño que el componente transporte haya aumentado a lo largo de estos años se tenta si el flete oficial lo hace en aquella medida. Si el aumento del coste de transporte ("lato senso") no ha sido mayor es gracias a que hubo una importante participación de buques extranjeros; el - coste de transporte -el componente "T" en la fórmula de fijación - del precio de los productos por parte de CAMPSA a las Refinerías- - es función del flete medio oficial ponderado, del flete medio spot internacional y de la cobertura que del tráfico se haga por la flota española. Más concretamente:

1116

$T = a.S - b.I$, donde S, es el flete medio oficial en atención a la composición por tamaños de la flota.

I, es el flete medio spot internacional aplicable en el trimestre para el trayecto tipo Ras T. a Málaga.

a, da la medida de utilización del pabellón español.

b = $1 - a$, da la del pabellón extranjero.

7.- LA RESERVA DE BANDERA.-

Lógicamente, hasta el momento en que se produce la liberación de la economía española no puede hablarse de liberalización del tráfico exterior de crudos. Ello no obstante banderas extranjeras transportaban hasta 1959 la mayor parte del crudo que se importaba aunque una parte de estas banderas extranjeras eran operadas por navieros españoles. En cualquier caso, hasta 1963, hablar de utilización de buque extranjero tenía muy poco sentido dada la insuficiencia de la flota española para cubrir las necesidades del tráfico exterior, y en los casos en que pudiese plantearse por algún desajuste técnico, la intervención omnipresente de la Administración hacía que se utilizase el buque español.

Preámbulo de la Orden de 15-III-63 (BOE 83, 6-IV) de la misma autoridad anterior (Presidencia) a instancias del Ministerio de Comercio, intenta justificar una norma restrictiva al principio de libertad del tráfico marítimo. La Orden de 15-III-1963 (BOE de 6-I reserva al pabellón español además de las mercancías de Comercio de Estado, "las importaciones de petróleo crudo con destino al consumo en el ámbito del Monopolio" (48). El transporte de estos productos se realizaría en cargamentos completos y en buques nacionales. Una Orden de 16-XI-1963 establecería la posibilidad de fletar barcos extranjeros si no existiesen nacionales disponibles. Muchos años después, por Orden de 24-II-77 (BOE del 3-III), se dispondría que mercancías de Comercio de Estado no transportables en cargamentos completos lo harían en líneas regulares españolas o servidas por conferencias en que existiesen líneas españolas.

La reserva de bandera no se produce sólomente para el caso de las importaciones de crudo destinadas al consumo del área del Monopolio sino que comprende también a las importaciones de crudos que tras su refinado sean destinadas a la exportación. Esto se dispone a través de las normas por las que se autoriza la instalación de ciertas refinerías y, en concreto, en las que se aprueban por Decretos de 20 de Agosto, 11 de Septiembre y 16 de Octubre de 1964 (BOE del 26-8, 14-11 y 17 de Octubre, respectivamente) referentes a las de Algeciras, Huelva y Castellón. La exigencia se concreta en que se trate de buques ⁴⁹construidos en España, que sean propiedad y fletados por españoles (49).

La valoración de la importancia de la reserva lleva a afirmar que constituye un elemento decisivo para las empresas de este subsector que las salva del amarre en los momentos en

que una crisis aguda pudiese dar lugar a la inactividad de los buques menos eficientes. Constituye la garantía de demanda, una demanda fuertemente creciente para más señas, que les permite jugar con holgura suficiente para no temer prácticas restrictivas por parte de las refinerías. Así fueron las cosas, con ciertos miedos en los primeros y últimos años de la década del sesenta (50), - hasta que las "alegrías" en la contratación de 1973 y la caída y estancamiento de la demanda de los años 1975 y siguientes, plantearon una seria amenaza de exceso de capacidad que enfrenta, al menos en algunos de sus momentos, a refinerías y armadores, y en los que éstos exigirán el puntual cumplimiento de las normas sobre reserva de bandera y aquéllos gozarán de cierta privilegiada posición para presionar fletes a la baja dado el "mercado de demandantes" de estos años.

8.- ESPECIAL REFERENCIA A ALGUNOS PROBLEMAS APARECIDOS EN EL PERIODO

A.- Refinerías "versus" Armadores.-

Como se ha advertido en incontables ocasiones, las peculiaridades del sector y los caracteres de mercado imperfecto del lado de la oferta y de la demanda, han configurado unas especiales relaciones de proximidad entre armadores "independientes" y refinerías, que han obviado los problemas normalmente a través - del establecimiento de los correspondientes acuerdos (no se olvide que las refinerías también estaban en OFICEMA); excepción a esta norma general constituyen los momentos en que se planteó alguna situación de exceso de capacidad de transporte (o aproximación a ella), en que las refinerías trataban de obtener reducciones a los fletes oficiales "máximos" y los armadores exigirían una aplicación rigu-

rosa de la reserva de bandera, eliminando las contrataciones de petroleros extranjeros en tanto existiese flota española disponible.

El año 1968 es un año movido en el mercado "nacional" de petroleros porque en él se aprueba por el Gobierno la instalación de una nueva Refinería en el Norte (Bilbao) que, tras el correspondiente concurso, recaerá (D. 2132 de 14-IX, BOE del 17 en el grupo formado por GULF-OIL CORP., BANCO DE BILBAO y BANCO DE VIZCAYA. Su pliego incorporaba las siguientes ofertas: 84 millones de \$ de inversión, de los que 37 eran de capital extranjero, un -- préstamo al Gobierno de 25 millones de \$, compromiso de contratar los buques petroleros necesarios para cubrir el 40% de sus necesidades de transporte, montar una planta de etileno en Cataluña y -- construir buques por valor de 65 millones de \$. Desarrollos ulteriores concretaron tales construcciones en 800 a 936 mil TPM. Hay que tener en cuenta que todas las propuestas que se formulaban incluían la construcción de diversos tonelajes petroleros, lo cual -- puso nervioso al sector antes de que se resolviese el concurso, -- provocando la entrega de diversos escritos a la Subsecretaría de -- la M.M. sobre el tema. Con la resolución a favor del grupo citado se desarrolló una vasta campaña de presiones ante la Administración, encaminadas a bloquear de alguna manera aquellas construcciones; dicha campaña comprendía desde gestiones y escritos ante las autoridades habituales del sector (SMM, DG de IISS y NN, etc.) ante el Ministro de Comercio, el Ministro Secretario General del Movimiento, el Ministro de Industria e incluso el Vicepresidente del Gobierno, CARRERO BLANCO, persona conocida en el sector desde su defensa en las Cortes de la Ley de Protección del 56 (51).

Los argumentos que se esgrimen suelen ser siem

pre los mismos y estar centrados en lo siguiente:

- Se creará un enorme exceso de oferta, pues, -
sin necesidad de tener en cuenta estas nuevas construcciones, se -
produciría en 1971.

- No aguantarán la competencia de una empresa -
"gigantesca" que posee buques también "gigantes" (fuertes economías
de escala), con gran capacidad de financiación con capital extran-
jero y muy superior experiencia en tráfico.

- Supone un acto de agravio al sector, que "siem-
pre ha venido colaborando con el Gobierno", impiden la construcción
para armadores españoles al ocupar las gradas existentes en número
limitado, retrae la demanda de nuevas construcciones por armadores
nacionales, se pone en peligro la capacidad de pago de la deuda --
existente con el crédito oficial; concluyen que no sería buena esa
construcción ni siquiera para los astilleros porque existiría en -
cualquier caso por parte de los armadores nacionales y "porque los
65 millones de dólares que supondría esa inversión habría que de--
volverlos" (Sic.)

El tema no se agota en esos términos: se cues-
tiona por parte de los armadores instalados si una empresa con par-
ticipación de capital extranjero puede tener flota propia dedicada
al transporte de crudos para el área del Monopolio, tomando como -
referencia los Decretos de 20 de Agosto, 11 de Septiembre y 16 de
Octubre de 1964 (de autorización de refinerías) que exigían que --
los buques fueran "construidos en España... propiedad... y fleta-
dos por españoles". De este modo, el Decreto de autorización de es-
ta refinería, que en su art. 7 obliga al grupo de empresarios a la
construcción del tonelaje, ofrece (en su art. 8) la posibilidad de

que ésto sea llevado a cabo por una empresa constituida al efecto. Ello unido a la amenaza que se vuelve a cernir sobre el mercado petrolero como consecuencia del intento de constituir una empresa -- con capital de Arabia Saudita para la explotación de buques petroleros, hace que se redoblen los esfuerzos contra estas empresas y contra las formas de arrendamiento de buques que fomentarian en régimen "bare-boat", calificado como extraño al negocio naviero por no exigir al propietario del buque ninguna función de armador. En dicha batalla destacará la participación del armador petrolero PEREDA, hombre de -al parecer- gran influencia, que usará ante la Administración.

Como quiera que el deseo de los propietarios extranjeros de la Refinería de Bilbao es fundamentalmente vender crudos y marginalmente el transporte, tratarán de estar en buenas relaciones con los armadores españoles; pero como sus fletes -los de la Naviera Gulf Oil Corp.- eran competitivos, serían denunciados como "fletes ficticios cuya baja queda suficientemente compensada con la venta del crudo" (52).

Todo el conflicto refleja en realidad la reacción violenta de un grupo oligopólico extremadamente cerrado a -- cualquier nueva entrada, animado por los redoblados esfuerzos de -- quien era doblemente afectado -CEPSA- como transportista y refinería, y materializado en el uso del arma más convencional entre -- los armadores: la apelación a la Administración. Los resultados no fueron muy brillantes, como no podía ser de otro modo a la vista -- de los fuertes intereses existentes tras la nueva refinería (Capital extranjero y Capital financiero nacional...) además de que la demanda de transporte consiguió que no solamente no se plantease --

problema alguno de exceso de capacidad sino que cupiesen nuevas -- construcciones. Y en lo que se refiere a efectos futuros del conflicto, se consiguió disolver el agresivo efecto que causaría cualquier veleidad competitiva de los fletes de la Gulf, en el marco -- de las traslaciones a la comunidad vía fletes oficiales.

Refinerías y petroleras independientes: La batalla de 1975.-

En el primer trimestre de 1975 se planteó por primera vez el agudo problema de la paralización de unos cuantos buques (tres: dos de L. ASMAR y uno de LETASA) en el Golfo Pérsico porque las refinerías españolas no los contrataban; la razón que esgrimían éstas era que habían obtenido un nivel de almacenamiento suficiente por el momento. Las empresas navieras entendían como maniobra la contratación de buques extranjeros en momentos en que se encontraban -- operando buques españoles, conociendo de antemano su disponibilidad al finalizar el viaje (porque tal era, al parecer, la forma de contratación acostumbrada); afirmaban que lo que estaba detrás de todo este comportamiento era el inferior flete del mercado internacional y la capacidad que las refinerías poseían para manipular los pagos de CAMPSA. La información que pudo filtrarse a la luz pública con -- motivo de estos sucesos (iniciados con la denuncia realizada por armadores Vizcaínos) mostraba que, en esos días, los fletes internacionales para ese tipo de buques estaban en dos o dos y medio dólares por tonelada (alrededor de 135 Pts./ton.), mientras que en el -- mercado nacional, el flete oficial estaba en 620 Pts./ton.; aunque los buques que se fletasen fuesen extranjeros, CAMPSA abonaba a las refinerías hasta un 60% de la diferencia entre esos dos niveles de fletes y así "... manipulan esa subvención --puesto que se abona por

porcentaje- realizando pingues beneficios a costa de la ruina de los armadores petroleros independientes... porque ese 60% que --- CAMPSA paga por el porcentaje total de crudo transportado no corresponde a la realidad. La mayor parte de dicho volumen ha sido fletado por buques extranjeros y no por nacionales, por lo que - las ganancias se incrementan sensiblemente. Y son más de 400 Pts. de ganancia en cada tonelada que es traída por petroleros extranjeros". (53).

Las refinerías se defienden arguyendo la situación de inestabilidad del mercado de crudos y la necesidad de con seguir ciertos niveles de almacenamiento adecuado. Probablemente, hubiera gran parte de verdad en la acusación de los armadores con tra estos beneficios. Lo cierto es que pocos meses después se ini ciaba la revisión del sistema de liquidación entre CAMPSA y las - refinerías que culminaría con la adopción del nuevo, acordado por el Consejo de Ministros del 10 de Octubre de ese año, en el que - ya se tiene en cuenta la participación de la bandera española en el transporte de modo más preciso. De todas las maneras y como ya es característico en todo el tema de fletes, ayudas y demás pre vendas, la oscuridad informativa es la norma (incluso la explica ción que del tema dan los navieros es confusa, como puede inferir se de la lectura de las frases entrecomilladas anteriormente), -- por lo que su carácter incompleto es relativamente apreciable.

Paralelamente a la denuncia principal por la no utilización de buques españoles, los armadores "independientes" - hablan de su carácter de víctimas al no haber podido acudir a los mercados internacionales - "porque una orden del Gobierno lo impe día" (?) - cuando los fletes eran allí superiores a los nacionales

y "con sólo seis viajes podrían haberse amortizado los buques" (54). Pero lo que es más curioso es que la refinería atacada más duramente por no contratar buques nacionales es ENPETROL; la realidad, sin embargo, parecía ser bien distinta: la cobertura del pabellón nacional de los tráficos de crudos de 1974 y 1975 para ENPETROL era del 62% y 76% respectivamente, mientras que para el resto de las refinerías y para los mismos años era del 52% y 65%. Por lo demás, esta situación viene siendo ya habitual, como acredita el cuadro L, mostrándose así el papel benefactor de las empresas del Estado. No sólo eso sino que en ese mismo año, la flota propia de la empresa sólo cubría el 29% - de sus necesidades de transporte mientras que en las otras dos refinerías que poseían flota propia, CEPESA y PETRONOR, el promedio era - del 68% (55).

B.- De la insuficiencia de flota a la "autonomía"

y al "exceso de capacidad"

A mediados del año 1973, las refinerías formularon una declaración a través del Sindicato Nacional de Combustible en la que se quejaban de la falta de logros en la cobertura por el pabellón nacional de las necesidades de transporte de crudos. Eran momentos de fuerte crecimiento de los fletes en el mercado internacional y la ausencia de buques españoles, a la vista del sistema -- para que CAMPSA sufragase las diferencias de fletes, ocasionaba serios problemas de abastecimiento a las refinerías.

Aquella insuficiencia variará con la impresionante contratación acordada en 1973. Esto permite que a partir de finales de año se hable de la futura autonomía petrolera del país, con las consiguientes consecuencias benéficas para la Balanza de Fletes

y demás efectos. Hay que tener en cuenta que a partir de 1974 se plantea un exceso mundial de petroleros (y el temor a la fuerte presión que pudieran ejercer para introducirse en el mercado nacional reservado, el aumento de costes y la amenaza de posibles reducciones en las importaciones; los armadores comenzarán a sentirse, así, especialmente sensibles ante cualquier pérdida de terreno que pudiera provenir de aumentos de flota "extraños" (cancelaciones de exportaciones, contrataciones por Empresas Públicas, etc.). Esto es lo que sucede con la oposición de los armadores a cualquier incremento de la flota por parte del INI, mediante un escrito al Ministro de Comercio en el que, en síntesis, se argumenta que con la operación del Instituto de dotarse de la propia flota de transporte se hará este tráfico ruinoso para la iniciativa privada (otra vez el tema de la subsidiaridad), y que, con las contrataciones existentes, se prevé un exceso de capacidad de la flota hacia 1978, muy grave si el Canal de Suez volviese a transitarse. Al producirse un retraimiento generalizado en la demanda de servicios de transporte, los buques con amplia gama de utilización como los OBOS se refugiaron inmediatamente en los tráficos petroleros, incrementando la flota del subsector de crudos en unas 469.000 TPM procedente de los cuatro buques de este tipo de L. ASMAR y N.LETASA (dos cada una), aunque en realidad sólo serán los de esta última los que estarán permanentemente en tráfico de petróleo.

Como es habitual en los enfrentamientos a este tipo de problemas, la prensa se hace eco de su escrito y puntos de vista con todo lujo de detalles (56). Los argumentos se repiten machaconamente casi siempre, pero merece destacarse la crítica que se hace al planteamiento de que las refinerías cubran un tercio de sus

necesidades de transporte con flota propia, otro tercio contratado en "time-charter" y el otro en el mercado libre (viajes sueltos, - etc.) para aprovechar las oscilaciones del mercado de fletes. El - criterio es atribuido, peyorativamente, al entonces Presidente de REPESA, LUIS ABENZA, (57), cuando constituía práctica habitual en el mercado internacional desde hacía años (58). La gravedad de que no se adoptase este tipo de política (y que la que se adoptase con posterioridad se "aguase" trasladando directamente a CAMPSA los mayores fletes) es singular pues supone la pérdida de la eficacia que podría representar este tipo de prácticas en la animación de cierto grado de competitividad entre las empresas, abandonándose a un intervencionismo proteccionista esterilizador al sector más importante de la flota (en términos de tonelaje) y de más fácil traslación (dado - lo limitado del número de empresas).

Pero el enfrentamiento al problema del posible exceso de capacidad se produce, sobre todo, en el año 1978, año sumamente prolífico en estudios e informes sobre la materia.

A primeros de año se aireaba la noticia de que -- tres petroleros -por un total de 375.000 TPM- se encontraban paralizados por falta de carga en el Golfo Pérsico, lo que representaba pérdidas de un millón y medio de pesetas por cada barco y día, con el -- consiguiente quebranto para las empresas armadoras y para la contratación futura de buques (59). Vuelve a airearse el fantasma del tonelaje "impuesto" al mercado interior ("más de medio millón de toneladas", dicen los armadores) procedente de cancelaciones de armadores extranjeros a nuestros astilleros, acordado por el Gobierno en base a razones de "superior interés nacional" que los armadores rechazan, para - calificar como "una de las más graves e incomprensibles... (exigiendo) ... averiguar las causas y exigir las responsabilidades oportunas a -

quien corresponda" (60). Ello, no obstante, la patronal no vuelve a manifestarse en este tono públicamente en el futuro ni aportará luz sobre el problema (de indudables características públicas). -- Los datos que han podido recogerse por distintos lados informan -- que se abordaron las consiguientes conversaciones entre armadores, refinerías y Gobierno (61), que dieron lugar a un mejor aprovechamiento de la flota por una parte, y que permitieron acuerdos financieros para paliar los efectos negativos del exceso de capacidad.

El proceso es curioso y ejemplar: a) como punto de partida, "vender el producto" comenzando por su alta importancia; un valor de la inversión de 120.000 millones de pts. financiada en un 20% por el BCC y el resto por la Banca privada y las navieras, 11.000 millones de gastos fijos anuales que quedan en territorio nacional, 4.000 empleos muy cualificados generalmente, 2 millones de toneladas anuales de consumo de combustible adquirido exclusivamente en refinerías españolas, una de las flotas más modernas del mundo, e incidencia potencial en la Balanza de Fletes, para 1977, de 450 millones de \$ (valorados los fletes a nivel AFRA).

b) El paso siguiente consiste en amedrentar con las graves consecuencias que el exceso de flota tendría, sobre todo, para los armadores independientes (el 67% del tonelaje) que sería sobre quienes recaería la paralización y a quienes se coloca en pésima situación ante las refinerías forzando a la baja de los fletes; no se entiende muy bien por qué --si trasladan directamente tal importe a CAMPS salvo que aquéllas "no sólo realicen el fletamento de los buques si no que administran los pagos de ésta por el concepto regulado oficialmente de transporte". c) La estrategia final consistirá en conseguir la reserva del transporte de todo el mercado (es decir, el

Canarias y el de productos para exportación), organizar adecuadamente la asignación de flota de modo que las ineficiencias de desocupación derivadas de mala organización no sean importantes y lanzando al mercado extranacional el exceso ("pequeño"), arbitrando el oportuno sistema de compensación que en definitiva no es otra cosa que el traslado al Estado-comunidad social de los costes que entraña ese flete superior al internacional (62). No hay, por tanto, comparación posible con el exceso de flota internacional ni con los mecanismos allí empleados para paliarla, con respecto a la situación española; la paralización a escala mundial alcanzó niveles muy fuertes, y las vías de solución, lejos de incidir en los fletes y mucho menos al alza, fueron el desguace, la navegación a velocidad reducida el lastre segregado o la inmovilización del tonelaje excedente. Medidas y niveles, por tanto, desconocidos en España.

El primer problema con que nos enfrentamos a la hora de determinar el exceso real de flota estriba en la ausencia de información oficial sobre la materia que nos permita ser concluyentes. La estadística de tráfico de mercancías y pasajeros que -- hasta 1976 venía emitiendo la Dirección General de Transportes Marítimos no vuelve a aparecer hasta la fecha. Ello no obstante, la Asociación patronal, OFICEMA primero y ANAVE después, posee información muy próxima dado el reducido número de empresas y lo concreto del tráfico; de ahí que esta información pueda ser aceptada como punto de referencia. Están también las informaciones no publicadas de la D.G.T.T.MM. --de la que se sirven aquéllas en su mayor parte-- que elabora unos estadillos a final de año a los que se ha podido -- acceder, no sin antes haber superado un sin fin de barreras. Los -- cuadros LI-A y B y LII muestran los resultados de estas informacio-

nes, que pasamos a comentar:

- En primer lugar, la variable transporte en buque nacional presenta una ligera discrepancia con las que ofrece -- ANAVE para 1978, que entiende que alcanzó los 348,7 mMt xm y de 61,0 mMt xm la de buque extranjero en tráfico nacional, totalizando así -- unas necesidades de transporte de 409,7 mMt xm.

- El resultado sobre si existe o no exceso de -- oferta de servicios de transporte en este tráfico, depende del valor que se asigne a la participación de los buques de bandera española en el tráfico extranacional, cifra desconocida oficialmente incluso en términos de tonelaje desde 1976 y respecto a la cual estamos a merced de la información de ANAVE. Es precisamente esto lo que plantea problemas pues si en 1978 el transporte total de la flota española fue de 379,0 mMt xm (393,5 según la cifra de ANAVE), no parece razonable que en 1979 alcanzase los 408,7 mMt xm (un 8% más que el año anterior habiendo sido la flota de este año inferior a la del anterior en una cifra suficientemente significativa que hace que la diferencia entre los dos fines de año sea del 6,8% (63)). Es este razonamiento y su misma declaración de que "la cobertura --de 1979-- real habría sido de un 98% aproximadamente (64), lo que nos hace pensar que hay un error en las cifras presentadas este año y que, por tanto, no hubo exceso de flota (notable, al menos) en el mismo. Todas las informaciones coinciden (véase el cuadro citado) en mostrar que tampoco en 1978 hubo exceso de oferta y mucho menos en 1977, año para el que -- disponemos de una información más desagregada del transporte de crudo nacional realizado por barcos extranjeros: 134 mMt xm de los que 43,6 lo fueron en concepto de transportes compensados por otros análogos realizados por barcos españoles en tráfico extranacional y el

resto, 90,4 mMt_{txm}, lo fueron sin contrapartida de transportes por buques españoles.

No se dispone de datos del importe de las toneladas millas realizadas por la flota de crudos española en el tráfico extranacional para los años 1975 y 1976 pero un razonamiento análogo al realizado para 1979 nos lleva a la conclusión de que tampoco estos años se produjo ese exceso de oferta de servicios. En efecto, si la capacidad de transporte de 1976 fuese la de 1977 (año en que existía una mayor flota), nuestros buques podrían haber transportado, -- "caeteris paribus", 331,5 mMt_{txm} mientras que las necesidades de transporte eran de 407,2 mMt_{txm}. Lo mismo sucedería para el año 1975 con la diferencia de que este año la flota era muy inferior a la de 1977.

De lo dicho hasta aquí parece inferirse que no se produjo exceso de flota en ninguno de los años subsiguientes a la crisis de 1973 que pudiera dar lugar a amarres de importancia o que, todo lo demás, que se produjo, algún paro técnico y estacional por imperfecciones en la organización de la distribución de la flota. Sin embargo, los armadores tratarán de airear con fuerza extraordinaria cada uno de estos casos como un fenómeno de discriminación a que se ven sometidos por parte de las refinerías.

En los diversos informes en que se habla de paralización de la flota petrolera se refiere siempre el supuesto de paro provisional, resultado de disfunción técnica (65). Y, efectivamente, eso es lo que sucedió. Los informes de prensa del verano de 1978 darán cuenta de la paralización de algunos buques en el Golfo Pérsico:

- A día 9 de Agosto, había uno de 300.000 TPM que llevaba parado 95 días, aunque el fantasma que se agitaba era la inmediata paralización de ¡900.000 TPM!; según el Director General de TT.

Marítimos, se deben a "... malas interpretaciones y desacuerdos entre las refinerías y los petroleros..." (66). Una idea de los problemas que están detrás y de las soluciones adoptadas consiste en los siguientes aspectos: coordinación flota y necesidades aplicación estricta de la obligación legal de transportar el crudo en buques nacionales, infrautilización de la flota (sic), aplicación de la obligación de estocaje por parte de las refinerías (que se encontraba por debajo de los mínimos legales) y CAMPSA. Estas ideas serán las que se pondrán en -- marcha a través de las reuniones celebradas posteriormente entre armadores, refinerías y Administración.

En las conversaciones mantenidas a lo largo de 197 entre el Ministro de Transportes y los presidentes de ANAVE y de la Comisión de Buques-Tanque, aquél expresó a éstos "que la actualización de fletes de transporte de crudo no evitaba por sí sola el problema de la desocupación de flota petrolera que existe en la actualidad: - en consecuencia, pedía de la Asociación de Armadores que presentara un esquema que permitiera resolver los problemas de desocupación citados como planteamiento previo" (67). La vía estudiada suponía, entre otras cosas: a) plantear a la Administración la necesidad de bloquear la entrada en servicio de aquellos buques que habían sido cancelados por armadores extranjeros (aunque en el supuesto de que se acordase su entrada, se exigía claridad e igualdad de oportunidades entre todos los armadores a la hora de poder comprar, rechazándose su socialización en empresas estatales); b) la posibilidad de arbitrar un sistema de compensación entre armadores para sufragar la diferencia de flete de los barcos que saliesen al mercado extranacional (frente al mayor que les correspondería si se les aplicase el flete de la Subsecretaría); c) el inmediato aumento de los fletes en cuan

tía suficiente para, además, financiar el coste de la compensación anterior; y d) el apoyo de la Administración para frenar cualquier posible acercamiento de especuladores al sector. Como todo esto en trañaba cierta complejidad, los armadores optarán finalmente por - su salida acostumbrada: subida de fletes, adecuación del sistema - de retribución del factor transporte de CAMPSA y moratoria (de los préstamos vencidos) durante el período que dure esta situación y - se aplique la compensación (68).

El problema enfrentado con las soluciones del - párrafo anterior, se produciría, fundamentalmente, el año 1979, en que se esperaban unas entradas adicionales de 1,2 millones de TPM. La realidad fue que 571.000 TPM no entraron en servicio (ASTRAPESA II y RIO TINTO), entre las de nuevo ingreso, que se produjeron bajas notables por accidente y exportación de varios buques, y que al -- fin del año 1979 la flota de crudos será inferior a la de finales de 1978 (69). Los fletes, sin embargo, subieron, y en el establecimiento de los mismos se parte del total de la flota existente de manera que cualquier exceso de flota se aprecia en mayores fletes.

El "esquema de normas de sincronización para uti lización de la flota petrolera" (70) de 1978 y 1979, consistía en aplicar tajantemente la obligación de transportar en buque español los crudos del área del Monopolio y, en general, los de refinerías obligadas a hacerlo por disposición oficial (aún cuando no sean -- crudos para el área del Monopolio), así como en aproximar las posi ciones de refinerías y armadores en el transporte de productos para la exportación. El sistema de compensación se produce mediante la apertura de cuentas en el Banco de España, donde se reflejará -

un abono a favor de los armadores en el supuesto de que se haya transportado en buque extranjero y debiera haberse traído en buque español a flete internacional; el flete oficial (superior al internacional) será abonado a la refinería por CAMPSA, debiendo aquélla transferir tal diferencia a los armadores. En el supuesto de que los ingresos de esta cuenta no lleguen a cubrir los fondos suficientes para abonar a los armadores que han transportado a fletes internacionales, - "por haberse utilizado más flota española de la necesaria para el tráfico de crudos con destino al ámbito de CAMPSA", se practicará la oportuna regularización.

La otra medida adoptada consistió en la modificación de la forma de liquidación del término transporte de crudos en las retribuciones a las empresas de refino por los productos que en tregan a CAMPSA. La Comisión Delegada para Asuntos Económicos había acordado el 26 de Febrero de 1971 una fórmula para fijación de las retribuciones por CAMPSA a las refinerías por los productos que éstas vendían a aquélla; en esta fórmula se comprendía el componente transporte como coste desde el terminal de carga hasta Málaga. El acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de Octubre de 1975 modificó tal formulación para adaptarlo en función de la utilización que se hiciese de la flota española, como consecuencia del conflicto acaecido entre armadores y refinerías.

En el verano del 78 se planteó la modificación de este sistema con el objetivo de que los armadores percibiesen "con independencia de las particularidades que presente la programación del empleo de sus buques, un importe global equivalente al que correspondería en una utilización óptima de sus buques en el transporte de

crudos para el abastecimiento del Monopolio", complementando "...la percepción que corresponde por el importe de la diferencia entre la cifra correspondiente a aquella utilización óptima y la satisfecha a las refinerías a través de la cuantificación del término T en la fórmula de precios ex-refinería..."; el devengo sería a partir de - primero de Enero de 1977. Las frases que se han entresacado pertenecen a la propuesta de la Delegación del Gobierno en CAMPSA y difieren sensiblemente de la formulada por el Ministerio de Transportes, más sensible a la situación de los armadores que aquélla. En particular, procede anotar que este Ministerio extendía la cobertura financiera por CAMPSA de aquellos supuestos en que se produjese inactividad en la flota como consecuencia de un sobreestocaje del año - precedente. Cualquiera de las dos redacciones, pero mucho más la segunda, suponía la traslación a la sociedad de mayores costes de --- transporte, derivados de actuaciones particulares en las que también disfrutó de recursos de propiedad formal social (crédito, primas, - etc.):

Por cada tonelada de crudo destinada para el área del Monopolio, éste paga a la refinería un precio P igual a (71):

$$P = 1,01 (C + T + M),$$

siendo 1,01 el factor a tener en cuenta para - compensar las pérdidas por transporte, almacenamiento y manipulación.

C = retribución del coste del crudo

T = retribución del transporte del crudo

M = retribución del refino

$$T = aS + bI, \text{ en que } S = S' \cdot X_m$$

$$I = I' \cdot X_m$$

$$a = \text{Min} (a, a_1, a^*)$$

$$b = 1 - a$$

S', es el flete promedio nacional correspondiente a una estructura de flota (tamaños) trimestralmente informada por la Subsecretaría de la M.M., y a los fletes oficiales establecidos para el transporte de crudos en buque nacional. El problema que plantea consiste en su carácter exógeno dado que su valor es independiente de la flota efectivamente utilizada (se refiere, recuérdese, a la flota "en servicio"), por lo que se está considerando su modificación para llegar a determinar su valor con arreglo a la flota efectivamente utilizada.

Xm, es una variable operativa para transformación de S' de su carácter de % porcentaje del Worldscale en unidades monetarias. Con ambas se determina el coste del transporte de crudos en buque nacional, S.

Para determinar el valor del coste del transporte de crudos en buque extranjero, I, se utiliza el "nivel Worldscale promedio internacional de fletes correspondiente a dicho trimestre para viajes sencillos: Golfo Pérsico-Europa y tamaños normalmente utilizados para este trayecto" (Resolución de la Delegación del Gobierno en CAMPSA sobre las normas de aplicación del término "T" - de la fórmula de precios ex-refinería, s.f.), que es el valor de I'.

El término "a", es un parámetro adimensional de compleja obtención pero cuya idea sustentadora consiste en obtener el coeficiente de utilización de la flota nacional por cada tonelada de crudo transportada.

De la correcta obtención del término "T" depende la aparición de distorsiones subvencionadoras para el transporte marítimo o las refinerías en lo que al transporte de crudos para el -

área del Monopolio se refiere; sin embargo, no existe forma de precisar objetivamente la utilización de la flota española en el transporte de crudos para el área del Monopolio, con lo que es probable que se esté produciendo una actuación subvencionadora a los dos sectores, refinero y naval, por parte de la Administración vía CAMPSA. Igualmente, se están produciendo distorsiones por la misma aplicación de la fórmula de retribución del factor transporte dada la diferencia entre la flota efectivamente utilizada y la flota en servicio y los diferentes puntos de aprovisionamiento de los crudos (en lo que se refiere a los del mercado libre).

Sin perjuicio de la importancia que tiene la correcta cuantificación de la aplicación de la reserva de bandera para el transporte de crudos para el área de Monopolio entre las opciones alternativas toneladas "toneladas-milla" de los crudos de la cuota, "toneladas" del crudo destinado al Monopolio (cuota y libre) que subyace al párrafo anterior, resulta claro que la obligación de transportar crudos en bandera nacional a fletes superiores a los internacionales -como resultan los oficiales-, constituye una limitación relativa a la actividad exportadora de las refinerías afectadas (con arreglo a la disposición que las autorizaba) al penalizar el transporte de un producto con destino a la exportación, siempre que hayan abonado un flete superior al internacional; porque muy habitualmente -sobre todo con la crisis-, consiguen fuertes reducciones respecto a los fletes oficiales, aunque luego cobren con arreglo a éstos (72).

- Contratos y anulaciones de construcción en los
setenta (73).

Un examen de la contratación de los años de la -

crisis (1974 y siguientes) muestra los siguientes resultados:

- 1977, 1978 y 1979 son años en que no hay una sola contratación.

- Del examen de las nuevas contrataciones de los años 1974, 1975 y 1976, aparece solamente la contratación en los dos primeros, de un buque de 172.000 TPM en 1974 y otro de 130.000 TPM en 1975, sin que se produjera nueva contratación en 1976.

De esta manera, no parece justificado hablar de gran temeridad en las contrataciones producidas tras la aparición de la crisis en 1973; en todo caso habría que examinar las contrataciones de 1973 para valorar si estaba justificado o no tanto optimismo. En efecto, la contratación producida ese año -4,9 millones de TPM- resulta asombrosa si se compara, por ejemplo, con el nivel de la cartera de pedidos petrolera a 31 de Diciembre del mismo año, 7 millones (70% de ésta); los contratos de ese año, en términos de T.R.B., 2,46 millones, superaban el tonelaje de petroleros en activo, 2,21 millones T.R.B.; multiplicó, incluso, por cuatro la -también fuerte- del año anterior (1,2 millones de TPM). En el cuadro LIII se muestra la contratación de ese año por navieras (74). Resulta curioso observar que las contrataciones celebradas por armadores inusuales en este tráfico (M. DEL NORTE, ZORROZA, ABASOTAS y el GRUPO AZNAR), vienen a representar más de la tercera parte de las contrataciones (37,3%), lo que da una idea del componente especulativo de aquel año).

Los años 1974 y 1975 registran, como ya se ha dicho, una sola contratación cada uno, correspondiente a LETASA (nº 208, 130.000 TPM) y ENPETROL (nº 158, 172.000 TPM); además de esto se anota el cambio de la construcción 209 procedente del grupo AZ-

NAR a favor de ASTRAPESA (denominación del grupo) y la aparición de dos construcciones contra almacén de ASTILLEROS ESPAÑOLES: la número 101 y 212, de 230.000 y 130.000 TPM, respectivamente.

Las cancelaciones producidas a consecuencia de - la crisis de los setenta tendrían que haber dado lugar a que los as tilleros percibiesen unas indemnizaciones "... que las convertían - en un negocio más brillante que la propia construcción" (75). Pa rece que, sin embargo, en el caso español no se produjo esta indemnización, y las razones nunca se hicieron públicas aunque en los me dios próximos se habló de probables fallos en los contratos combina do con escasa solvencia de algunos de los contratantes, como cau-- sas más probables.

La relación de cancelaciones (más importantes) - que se presenta a continuación no está completamente cerrada cuando se escriben estas líneas por hallarse pendiente alguna (76):

BUQUE	TONELAJE P.M.	CANCELADO POR	COMPRADO POR
"Carghagonova"	272.000	-Hideca (Venezuela)	ENPETROL
"Ma. Alejandra"	236.000	-D'Amico	MAROIL
"R ^a del Mar"	130.000	-Petromed y Amoco Ocean Carrier	L. ASMAR
"Elvira C"	130.000	-Amoco Ocean Tanker y N. LETASA	N.VASCO CAN- TABRIA
Total:	768.000		

A las anteriores -que, en su mayoría, son cance laciones calificables de exportación, con la duda respecto a la par ticipación de las navieras españolas-, ha de añadirse la siguiente:

"Castillo Bellver" 272.000 TPM MARINORTE e YBARRA E.N.ELCANO

A finales de 1975, la empresa venezolana HIDECA

plantea el cambio de su pedido consistente en un petrolero de 270.000 TPM contratado con ASTANO por dos buques de 100.000 TPM. La salida - que se busca consiste en que ENPETROL, empresa del INI con una flota petrolera insuficiente para sus necesidades, se quede con aquel buque. El tema produce el consiguiente revuelo y los armadores hacen - saltar una nota pública de protesta de su Sindicato Nacional de la - Marina Mercante; su contenido se refiere al exceso de capacidad que resulta ya de por sí con los buques en construcción y al paro que -- traerá consigo esta adquisición; denuncia que se trata de una protección al astillero y "...hacen constar que, en defensa de sus intereses y de la economía nacional, se verán obligados a cancelar los buques que tienen en construcción ante la perspectiva de tenerlos que amarrar, inactivos, cuando les sean entregados" (77). La reacción de los armadores había sido fulminante y, sin duda, demasiado prematura e irreflexiva porque en el mismo momento de hacer aquellas manifestaciones ya se conocía el acuerdo por el que la empresa venezolana estaba dispuesta a adquirir a cambio dos buques de ENPETROL que - sumaban una capacidad de transporte superior a la que añadía la "im-portación" de aquél de 270.000 TPM. Toda la operación se consumó en un intercambio final del buque "Carthagonova" -el "importado"- por los "Alcántara" y "Santiago" -exportados-, que significó la entrada de 270.000 TPM a cambio de las 144.000 TPM de los dos gemelos que salieron (78).

Independientemente de otras consideraciones, lo - anterior informa de modo bien distinto a como suelen hacer los arma-dores que acusan al sector público de nacionalización por importación de cancelaciones. Porque, como puede apreciarse, sólo dos buques han

sido comprados por empresas públicas, uno de los cuales resulta de la anulación de compra de armadores españoles (el de MARINORTE e YBARRA) y el otro lo es en unas condiciones difícilmente criticables: a cambio de otros buques, de menor capacidad de transporte total, y, en última instancia, en una empresa que tenía necesidad de aumentar la cobertura de sus necesidades propias (ENPETROL):

No corren la misma suerte las adquisiciones restantes realizadas por los armadores privados; pero esto no es cuestionado por la patronal de los armadores más que superficialmente (79).

9. CONCLUSIONES.-

El subsector de tráfico de petróleo singularmente el de crudos-, constituye uno de los ejemplos más acabados de lo que ha sido el crecimiento de la Marina Mercante española y de su crisis.

Resulta uno de los escasos componentes en quienes se aplica el ciclo completo de la política económica seguida en el sector: no liberalizar la adquisición de inputs conflictivos (buques) y, a cambio de eso, además de subvencionar la adquisición de los barcos, proteger la actividad mediante la reserva del mercado y unos fletes oficiales ventajosos con los que percibiría en el mercado internacional.

La consecuencia lógica de un proceso de crecimiento cimentado sobre las bases del párrafo anterior y un ritmo acelerado de aumento de la demanda, es que no aparezcan empresas en el más estricto sentido de la palabra sino gestores de unos bienes de capi-

tal financiados sustancialmente por la comunidad, cuyo objetivo consistirá siempre en conseguir del Estado mejoras no sólo en el terreno de los fletes y de la reserva de bandera, sino que llegan hasta el punto de requerir su intervención para resolver cualquier otro problema de importancia (como pudo ser la coordinación de la utilización de la flota existente con las refinerías).

Este apartamiento absoluto del mínimo funcionamiento de las normas del mercado, acarrea la potenciación y consolidación de la ineficiencia: unos fletes que sostendrán al menos eficiente de los buques y generará rentas diferenciales, una política empresarial de afincarse como grupo oligopólico en el que están comprendidas habitualmente las refinerías... Una ineficiencia que paga la sociedad, y que coloca en pésima situación de competitividad a nuestro país en el mercado internacional.

En el mismo sentido debe interpretarse el deseo de los armadores de mantenerse en un grado de cobertura lejano a la plena capacidad de transporte de las necesidades nacionales. Un excesivo optimismo (montado sobre aquella seguridad de una demanda en crecimiento y fletes de subvención -en un momento mundial de fuerte animación en el mercado de buques y fletes-) por parte del grupo de los armadores "tradicionales", a los que se suman algunos --- "nuevos" (de gran tradición en la Marina Mercante -AZNAR-, y especuladores), lleva a unas voluminosas contrataciones en los primeros setenta y, sobre todo en 1973; tal cantidad, amenazará resultar excesiva dado el relativo descenso de la demanda, en 1978 y 1979 y -- exigirá cierta racionalización en el aprovechamiento y coordinación de la flota existente; junto a ello, un nuevo traslado de ineficien

cias a la sociedad a través de la modificación de la liquidación del componente "transporte" entre las refinerías y el Monopolio de Petróleos, y unos fletes oficiales superiores.

Independientemente de que, si se hubiese creado un exceso sustancial de capacidad de transporte, la responsabilidad principal habría sido de los armadores, el Estado no está eximido - de la misma, por cuanto, a la par que "anima" esos "optimismos" de contratación con la bondad de las condiciones de realización del transporte, no define hasta dónde interesa que crezca a la comunidad que intenta representar; porque, además, si las cosas son así, se debe - en gran parte a la política seguida. En esta política, ocupan un lugar de relieve las "importaciones" de flota que, procedentes de anulaciones, realizan las empresas públicas.

La quiebra del sistema vigente, hasta el momento de la crisis, se produce con motivo de: a) retraimiento progresivo - de la demanda, -de carácter estructural por cuanto se camina a economías utilizadoras de otras fuentes de energía-, que tuvo sus manifestaciones más notables en el año 1975, 1977, 1978 y 1979; b) la menor facilidad para conseguir unos fletes subvencionadores y cualquier -- otro privilegio en una comunidad que ha variado sustancialmente su - sistema de participación y control social; y c) la opción "liberali-zadora" que adopta la economía española y más específicamente la contradicción que, con determinadas aspiraciones existentes en esa di-rección -integración en la CEE-, supone el mantenimiento de la re-serva de bandera, lo que obligaría a la flota española a competir en el mercado internacional; d) un mercado mundial de fletes, deprimido especialmente para los tamaños mayores, una demanda mundial estanca-

da o regresiva, y unos costes fuertemente crecientes (80).

Los efectos perjudiciales que pudieran derivarse para el subsector, de una política orientada a apoyar a la construcción naval en perjuicio de aquél, ha de ser matizada. En primer lugar, porque hubo una larga etapa (1966-1974) en que el precio de -- los buques para el mercado interior era competitivo en relación con los internacionales; en segundo lugar, porque otros casos que pudieran englobarse en tal fenómeno -como la obligación de construir un tonelaje determinado a aquellas refinerías que se autorizaban (1968) o las denunciadas adquisiciones de flotas por empresas públicas de contratos exteriores cancelados-, no tenían entidad bastante, aunque fueran utilizados para la consecución de otros objetivos de apoyo -- por los armadores frente a la Administración.

Si en su momento fue el sector de más fuerte crecimiento, también será el que más acusa la crisis. Pero sus perspectivas futuras son profundamente limitadas como consecuencia del desplazamiento de la demanda energética hacia otras fuentes. De momento, y en lo que a España se refiere, es el subsector donde se ha producido un mayor número de ventas al exterior en la segunda mitad de los setenta. (81)

NOTAS DEL CAPITULO IV

- 1.- La subida de noviembre de 1.980, por ejemplo, que venía a ser de un 9,3%, suponía una elevación del precio final en el 0,54%; cfr. "El País", 10-XI-1.980, pg. 53
- 2.- Véase lo dicho en el capítulo II y III (especialmente éste)
- 3.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 79", o.c., pg. 51
- 4.- Recuerdese lo dicho en la Primera parte respecto a los límites de la "remotorización": hay operaciones para las que ya no resulta rentable.
- 5.- Idem
- 6.- Véase lo dicho en el apartado III del cap. V.
- 7.- Véase SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estadística de mercancías ... 1.965", o.c.
- 8.- Véase más abajo sobre el conflicto refinerías y petroleros independientes en 1.975. La participación de PEMEX en PETRONOR es mayoritaria desde 12-I-1.981; véase "El País" 13-I-81, pg. 48
- 9.- En tiempos, CEPSA llegó a cubrir las 2/3 partes de sus necesidades de transporte; cfr. "Actualidad Económica", 4-VI-1.960, pg. 34
- 10.- Véase lo dicho en cap. VII; por otra parte, y como dato de la fuerza y ambición de este colectivo, en la reunión de la Comisión correspondiente de 10-VI-60 se llega a plantear la reserva del transporte de la "... importación de productos de consumo interior cuyos precios de venta están regulados por el Estado".
- 11.- El acuerdo de reparto de las dotaciones de Crédito Naval - entre armadores y refinerías al 50-50% se produce en la Reunión de la Comisión de Petroleros de 25-III-65.
- 12.- Cfr. Actas de Reunión de Comisión de petroleros de 4-III-65 y 25-III-1.965
- 13.- Como acredita el rechazo a establecer acuerdos con "armadores no usuales de este tráfico ... que equivaldría a darles carta de naturaleza" (Acta de la reunión de 4-III-65; del mismo modo que constituye un ejemplo, el rechazo de que es objeto "Naviera Ibérica", foránea en el sector (Acta de -- 28-IV-65)).
- 14.- Así se llega, incluso, a renunciar a la preferencia de que se dispone en Crédito Naval (Reunión de la Comisión de Petroleros de 11-II-60); también, OFICENA "Memoria, 1.960", pg. 75, donde además se prevé que en 1.962 se cubrirían las necesidades de transporte en un 100%.
- 15.- El tema, obviamente, carece de referencias documentales
- 16.- Declaraciones del Director General de II.88. y NN. reproducidas en AZNAR, E. "Discurso ...", Asamblea 1.973 (véase cap. II).
- 17.- Reuniones de 10-VI-60, y 15-XI-60 (Comisión de Petroleros)
- 18.- Actas de la Reunión de la Comisión, 15-XI-60, pg. 2
- 19.- Información verbal procedente de navieras afectadas
- 20.- Que reflejan sus Balances de los últimos setenta y primeros setenta.

- 21.- Parece que también intentó entrar en el tráfico de cruceros (información verbal de la empresa).
- 22.- Cfr. BOADO, L., "Marina Mercante y de Pesca ...", o.c., pg. 2161 y 2162
- 23.- Cfr. BOADO, L. "Los problemas de la Marina Mercante ...", o.c., pg. 2018
- 24.- Cfr. "Cinco Días", 9-IX-1.978
- 25.- Véanse los siguientes diarios del 12-IX-78: "ABC", "YA", - "El Alcazar", "Arriba", "Diario 16", "El Imparcial", "Informaciones", "Pueblo".
- 26.- Cfr. RANGARD, T., o.c., véase en S.E.T., o.c., tomo II, pg. 21
- 27.- Cfr. PTT,II., o.c., tomo IV, pgs. 54 y 55
- 28.- Cfr. SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Fletes a aplicar para el transporte del petróleo crudo", no., Madrid, 17-V-1.965.
- 29.- Informe del Subsecretario de la M.M., 27-VI-66
- 30.- Escrito de S^a.M.M. a OFICENA, Refinerías y Petroleros Independientes (13-X-66) y a CAMPSA (17-X).
- 31.- Información facilitada por la S^a.M.M.
- 32.- La información de que aquí se hizo uso es la que diariamente se trasladaba al Ministro de Comercio: escrito 164/67 de 19-VI-67, escrito de 22-VI-67; la subida afectó también a los buques de carga seca pero el impacto no fué tan fuerte e inmediato como en petroleros; un trayecto tipo como el de Golfo USA a Medio Oriente, pasó del intervalo 3-3,25 dólares/t., a otro entre 5 y 5,25 dólares/t.; otro trayecto como - Golfo a Japón, pasó de 10 a 12 dólares/toneladas+;
- 33.- Proyecto de establecimiento de nuevos fletes, 20 de junio de 1.967; en el texto definitivo se hablará de que el rendimiento final sea sensiblemente igual.
- 34.- Cfr. S^a.M.M., "Estadística de mercancías ... 1.968", o.c., pg. 26; el 63,6% de muestras importaciones provienen del -- área de conflicto (Arabia, Líbano y Siria).
- 35.- S.M.M. "Rebaja ...", o.c., 14-II-69
- 36.- Situación en que se vió el buque "Malaga" de MARFLET (con 150.000 TPM); véase también, Informe al Ministro de Comercio (Remitido por la S^a.M.M.), 2-VII-70.
- 37.- COMISION NACIONAL DE COMBUSTIBLE, Actas de la reunión de 2 31-VII-70.
- 38.- Escrito de los armadores del petróleo al Subsecretario de la Marina Mercante, el 26-VI-71, sobre "Actualización de fletes petroleros", haciendo algunas consideraciones sobre la reciente fijación de nuevos tipos de fletes para el transporte de crudos ..." (pg. 1^a).
- 39.- Véase SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Informe sobre convenio de precios para transporte de crudos", Madrid, - 4-XII-1.972
- 40.- Véase en P.TT.II., o.c., tomo IV
- 41.- Cfr. "BARREDA, C., "La crisis de la energía y su incidencia en el transporte de petróleo", Madrid, 1.976, pgs. 19 y 35
- 42.- Idem; el autor habla de que el coste medio del transporte se estabilizó de 1.970 a 1.975 en 515 pts/t (pg. 35) y que

los fletes oficiales estaban en 665 ó 659 pts/t; ese mismo dato acredita, contra la tesis de su propio autor, que debió existir un flete internacional inferior al oficial que consiguiera reducir aquel coste de transporte.

- 43.- "El País", de 19-XI-80, recoge declaraciones de los armadores en el mismo sentido, de modo que el error es, a todas luces, interesado. Véase también, ALONSO. I., en el mismo diario el 30-XI-80, pg. 49.
- 44.- Cfr. "El País", 19-XI-80, pg. 53; por cierto, que es la -- primera vez que se habla con tanto desparpajo de los fletes oficiales.
- 45.- Este argumento es frecuente en los últimos tiempos; como - ejemplo, ver BIA, n. 79, de 15-IV-1.981, pg. 1
- 46.- "El País", 23-XI-80
- 47.- Véase, por ejemplo, BARNECHEA, R. "Aprovisionamiento de -- productos petrolíferos", H.P.E., n. 41, 1.976, pgs. 220 - a 225: 1.972 = 473 ptas/t; 1.973 = 543; 1.974 = 606. Véase también mas abajo al hablar del conflicto con las refinerías. LA SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, en su "Estadística ..." solía colocar la coletilla de este aspecto en los años de la década del cincuenta. Sobre la reserva de - bandera, véase lo dicho en el capítulo XIV.
- 48.- Y dispone además de limitaciones a la libre contratación de cargas en líneas regulares y de buques (art. 2º).
- 49.- Así será argumentado en el conflicto de la Gulf-Oil (véase más abajo).
- 50.- Son numerosos los documentos donde se habla -con temor- de llegar a cubrir el 100% de las necesidades de transporte; en el caso de los años 1.969 y 70, se agudiza por la caída relativa experimentada en la demanda.
- 51.- Carta de PEREDA, F. al Vicepresidente del Gobierno y al -- Ministro de Comercio de 26-XI-68. Carta de OFICEMA a Ss.M. M., 7-VIII-68, y 9-XI-68; OFICEMA a D.G. de Industrias Navales, 8-I-68.
- 52.- Nota para el Ministro de Industria, entregada el 17-II-69, pg. 2.
- 53.- Cfr. BENITEZ, J.J., "Las refinerías nos hacen la guerra", "La Gaceta del Norte", 30-III-75; véase también "La Voz de Galicia", 1-IV-75.
- 54.- INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA, "La flota petrolera española a finales de 1.977", Madrid, 30-IX-1.977, pg. 5
- 55.- Cfr. OTERO, G. "Petróleo con bandera española", "Informaciones", 29-VI-74; también "Gaceta del Norte", 15-VI-74; "Ya" 20-VI-74
- 56.- Cfr. OTERO, G., o.c.,
- 57.- Véase "infra" (dos páginas más abajo). Puede hablarse de un cierto aumento (en la tendencia histórica) en la cobertura de las necesidades de las refinerías con la flota propia
- 58.- Cfr. ZANNETOS ZENON, "The theory of oil tankship rates: and economic analysis of tankship operations", M.I.T., 1.966 pgs. 239 y sts.
- 59.- Cfr. BIA, n. 2 (1-II-78), pg. 8
- 60.- Cfr. BIA, n. 3, 15-II-78, pg. 1
- 61.- Cfr., BIA n. 10 (1-VI-78, recogiendo las declaraciones del

- Subsecretario a ASEBRO; también, BIA, n. 16, 1-IX-78, pg. 3 donde AZQUETA (N. VIZCAINA) y FERNANDEZ TAPIAS (Pras.ANAVE) hablan de confianza en soluciones a tres bandas y medidas de coordinación; con todo, el Director General de TT.MM., Sr. GUERRA, expresa que en la primera semana de septiembre podría producirse la paralización de 900.000 TPM.
- 62.- ANAVE, "Problemática de la flota española de transporte de crudo", n.p. Madrid, s.f. (11.978?).
- 63.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 1.979", pg. 51; la Memoria del año anterior hablaba de "un expediente de flota que en algunos sectores, particularmente en petroleros, ha hecho paralizar a numerosos buques", pg. 7
- 64.- Cfr. Ibidem, pg. 56
- 65.- También derivada del carácter estacional de las importaciones de crudos.
- 66.- Cfr. "El correo Español", 15-VIII-78
- 67.- Cfr. ANAVE, "Adecuación de la utilización de la flota petrolera de crudo española dada su situación excedentaria actual", n.p. Madrid, 20-X-78, pg. 1
- 68.- Idem. luego estalla la polémica con CAMPSA (por parte de las refinerías), sobre retrasos de pago: "El País", 10 y 13 de diciembre de 1.980 (pgs. 55 y 43 respectivamente).
- 69.- ANAVE, "Empresas navieras asociadas, 1.979", pg. 56
- 70.- Parece que había cierto acuerdo tácito en mantener los valores reales de los fletes, cosa que no se cumplió posteriormente, según los armadores, por parte de la Administración (inf. verbal de armadores). Recuérdese que ésta es la crisis de los superpetroleros, mientras que los tamaños menores y pequeños han tenido muy buena aceptación en el mercado. Véase, también, "El País", 10-IV-81; BIA, n. 79 (15-IV 81), pgs. 1 y 2
- 71.- Cfr. BORREL J. y GAFO, I. "El monopolio de petróleos y los precios de los productos petrolíferos. Sistema de fijación de precios ex-refinería", ICE, n. 542, oct. 78, pg. 15 y sts. Con lo cual se está dando lugar a protección de refinerías
- 72.- Véase cap. V (sobre ventas de buques) y cap. 10
- 73.- OFICEMA, "Memoria 1.973", pg. 240; "Memoria 1.972", pg. 220
- 74.- Cfr. "Gaceta del Norte", 13-VIII-78
- 75.- Véase el texto en "La Voz de Galicia", 1-X-75; otros datos, se encuentran en los diarios del 3-X-, (por ejemplo, en el mismo citado). ENPETROL compró a ASTANO el conflictivo buque "Tarraco Augusta", de 300.000 toneladas, que es precisamente el contratado (¿especulativamente?) por el "Grupo Asnar" en 1.973, (Véase "El País", 4-I-81), pg. 35); véase también "El Norte de Galicia", 3-I-81.
- 77.- Idem
- 78.- Véase las Memorias anuales de OFICEMA, 1.975, y ANAVE, - 1.977
- 79.- Véase lo dicho en cap. V.
- 80.- Véase "Necesidades de transporte para la importación de crudos de petróleo", Madrid, 13-I-1.978
- 81.- Otros autores: CAMPSA, "Estudio de los Costes de explotación de la flota Nacional de Petroleros dedicada al transporte de crudos para el año 1.978", n.p. Madrid, (fines 1.977, - comienzos 1.978); NIELSEN, Robert, S., "Oil Tanker economics" Bremen 1.959; ROBERT, Juan, "Datos para un historial

1148

de la flota petrolera española", "OFICINA", febrero 1.964
pgs. 33-36.

1149

CUADRO I

Necesidades de transporte para el tráfico español de
crudos

1.978

1.979

	TRANSPORTE A REALIZAR			TRANSPORTE A REALIZAR		
	10 ⁸ Tone- ladas me- triétricas	10 ⁹ TxM	FLOTA 10 ⁶ TPM	10 ⁸ Tm.	10 ⁹ TxM	FLOTA 10 ⁶ TPM
Area del Monopolio	45,4	399,7	8,6	46,5	409,1	8,8
Area Canarias	2,4	19,7	0,4	2,4	20,1	0,4
Area Exportación	3,5	31,3	0,7	3,6	32,1	0,7

FUENTE: Estudio sobre "Necesidades de transporte para la importación de --
Crudos de Petróleo". Madrid 1.977/78

CUADRO II

REPARTO DE LAS ENTREGAS DE PRODUCTOS PETROLIFEROS POR
EL CONJUNTO DE LAS REFINERIAS ESPAÑOLAS (10⁶ Tm), 1.977. -

<u>MERCADO NACIONAL</u>		%
CAMPSA	33,8	76
BUTANO, S.A.	0,9	2
REGIMEN ESPECIAL	2,4	5
CANARIAS y PP. SOBER.	1,4	3
AERONAVES Y BUQUES Nac.	0,9	2
	<u>39,6</u>	<u>89</u>
<u>MERCADO EXTERIOR</u>		
EXPORTACION	2,8	6
ACCIONES EXTRANJERAS CON RESPOSICION A CAMPSA	0,8	2
AERONAVES Y BUQUES EXTRANJEROS	1,0	2
	<u>4,7</u>	<u>11</u>
ENTREGAS TOTALES.....	44,3	100

Fuente: "Enciclopedia del petróleo..." 1.977 y elabor: en propia.

1151

CUADRO III

Composición del precio de venta de los productos petrolíferos y de su coste técnico. 1.973

	Valor	% del Precio	% del coste técnico.
Precio del crudo	996	20,02	32,8
Coste del transporte marítimo	543	10,91	17,9
Refino	634	12,74	20,9
Transporte en Distribución	304	6,11	10,0
Resto costes Distribución	558	11,22	18,4
Coste Técnico Total (1)	3.035	61,00	100
Fiscalidad Total (2)	1.940	39,00	-
Precio promedio de venta (1+2)	4.975	100	-

FUENTE: BARNECHEA y elaboración propia.

1152

CUADRO IV

Coste del transporte de los crudos de importación para CAMPSA

	Valor en pts/Tm.	% del precio promedio fi- nal.	% del coste técnico.
1.972	473	9,26	18,8
1.973	543	10,91	17,9
1.974	606	7,97	10,0
1.975			
1.976			
1.977	665,31	4,86	6,38
1.978			
1.979		5,79	

FUENTE: BARNECHEA

1.979: "EL PAIS"

1.977: BORREL

CUADRO V EVOLUCION DEL COSTE TECNICO DE LOS PRODUCTOS REFINADOS PARA CAMPSA

	1.972		1.974		1.977	
	Valor pte/t	%	Valor	%	Valor	%
Precio FOB crudo	883	31,3	3.616	59,7	7.698,23	
Transporte marítimo	473	16,8	606	10,0	665,31	
Refino	612	21,7	937	15,5	985,00	
Distribución	850	30,2	899	14,8		
Total coste técnico	2.818		6.058			

Fuente: DARECHEA, BORRER J., y elaboración propia.

CUADRO VI
ESTRUCTURA DE COSTES DE LOS PETROLEROS EN TRÁFICO DE CRUDOS EN %

	Grupo II 35.000 TPM Turbina	Grupo III 50.000 TPM Motor	Grupo V 120.000 TPM Turbina	Grupo VI 200.000 TPM Turbina	Grupo VI 200.000 TPM Motor	Grupo VII 340.000 TPM Turbina
Gastos operativos	32,2	37,5	25,5	18,8	23,2	20,6
Cargas de capital	26,5	26,2	29,7	42,6	39,1	35,8
Seguros	4,8	4,3	4,7	6,1	5,8	5,3
Combustible	34,8	30,3	38,3	30,0	29,0	34,4
Gastos puerto	1,4	1,7	1,8	2,5	2,9	3,9

ESTRUCTURA DE LOS GASTOS OPERATIVOS EN %

Laborales	54,5	46,0	38,1
Previsiones y P.	4,9	7,3	9,0
Mantenimiento, reparaciones y variada	34,6	42,1	51,2
Administración	5,9	4,6	3,6

FUENTE: CAMPSA "Estudio de los costes de explotación" (Madrid, 1.978)

CUADRO VII
COSTOS MEDIOS -en pts./m.- DE CADA UNO DE LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA DE COSTES
DE LOS PETROLEOS EN TRAFICO DE IMPORTACION DE CRUDOS

	II		III		IV		V		VI		VII		VIII	
	Turbina	Motor	Turbina	Motor	Turbina	Motor	Turbina	Motor	Turbina	Motor	Turbina	Motor	Turbina	Motor
a.- Gastos laborales	398,0	261,0	173,9	113,1	118,9	69,1	66,5	46,3	41,3					
b.- Provisiones y petrechos	36,2	30,9	25,3	17,9	18,8	12,7	12,2	10,9	10,3					
c.- Mantenimiento y reparaciones	253,3	213,6	142,3	103,7	109,0	74,8	72,0	60,4	58,4					
d.- Administración	43,4	28,5	19,0	11,3	11,9	6,9	6,6	4,8	4,1					
e.- Total gastos operativos	730,9	533,9	360,5	246,1	258,6	163,5	157,3	124,5	114,1					
f.- Cargas de capital	596,1	372,7	313,8	320,4	301,1	276,0	355,4	319,1	198,6					
g.- Seguros	108,2	81,4	51,9	50,1	47,8	40,8	50,7	39,2	29,5					
h.- Combustible	783,7	430,3	362,5	293,1	387,6	204,2	250,6	208,9	191,1					
i.- Puerto	32,5	24,1	20,4	17,9	18,1	20,6	20,7	20,3	21,5					
j.- TOTAL	2.251,3	1.422,2	1.109,1	927,7	1.013,1	705,1	834,7	711,9	554,8					

FUENTE: CAMPSA "Estudio de los costes de explotación de la flota nacional de petroleros dedicados al transporte de crudos para 1.978"
Madrid. S. F. (1.978)

1156

Cont. CUADRO VII
INCIDENCIA DEL TAMAÑO DEL BUQUE EN LOS COSTES MEDIOS DE CADA GRUPO

	% VIII/III	% III _m /III	% IV _m /III _m	% V _m /IV _m	% VI _m /V _m	% VII/VII	% VIII/VII
Costos laborales	10,3						
Provisiones	28,4						
Mantenimiento	23,1						
Administración	9,5						
Total 99 operativo	15,6						
Capital	33,3						
Seguros	27,3						
Combustible	24,4						
Puerto	86,2						
TOTAL	24,6	63,2	78,0	83,6	78,0	82,4	85,3
							77,9

FUENTE: Elaborado sobre los datos del cuadro anterior.

1157

CUADRO VIII
PERDIDAS DE TONELAJE DE PETROLEROS Y TOTALES 1.969-1.977

	A Petroleros 10 ³ TRB	B Total 10 ³ TRB	A/B %	Importancia de la flota petrolera en la total en %.
1.969	330,4	825	40	
1.970	202	708,8	28	39
1.971	328,3	1.030,6	32	
1.972	373,6	1.080	35	
1.973	323,2	919,9	35	
1.974	230	869	26	
1.975	401	995	40	45
1.976	559	1.156	48	
1.977	417	1.127	37	42

FUENTE: De RAMON J.I. y
 elaboración propia

CUADRO IX
DATOS COMPARATIVOS SOBRE COMPOSICION, EDAD Y CRECIMIENTO DE LA FLOTA PETROLERA Y RESTANTE
EN LOS AÑOS 1.960, 1970 Y 1.978.

	Composición de la flota Total de toneladas porte en petro- leras	Edad: % de la flota con - mas de 15 años.		Crecimiento relativo: % sobre el tonelaje existente (78/70, 70/60)		TAMANO MEDIO TMB/BUQUE	
		Petroleros	No petroleros	Petroleros	No petroleros	Petroleros	No petroleros
1.978	70.4	4.9	17.2	269	42	150	44.082 3.043
1.970	47.7	14.3	33.1	255	28	84	14.857 2.192
1.960	24.8	32.3	61.3	-	-	-	7.330 1.632

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de "Lista Oficial de Buques".

CUADRO X
FLOTA DE CRUDOS, FLOTA DE PETROLEROS Y TOTAL

	A Flota de crudo	B Flota total petro- legra. 10 ³ TRB	%		A / B %	C Flota total de transporte	A / C %
			Variación 1970/1965 1970/1970	Acruos B total			
1.965	359	619	-	-	58	1.848	19,4
1.970	1.175	1.456	227	135	81	3.053	38,5
1.978	5.120	5.379	336	269	95	7.640	87

FUENTE: Elaboración propia en base a L. O. B.

CUADRO XI

Comparación entre la flota mundial y española:

• Flota petrolera, no petrolera y total: 1960, 1970, 1979 en miles de TRH
 Datos al 31-7 de cada año.

	FLOTA PETROLERA		FLOTA NO PETROLERA		FLOTA TOTAL	
	A Española	B Mundial	C Española	D Mundial	E Española	F Mundial
1960	449,7	41.465	1.350,3	88.304	1.880	129.769
1970	1.423,4	86.139,8	2.017,5	141.350	3.440,9	227.489,9
1.979	5.026,3	174.213	3.287,4	238.808	8.313,7	413.021,4

FUENTE: Lloyd's R. of Shipping

Cont. CUADRO XI

VALORACION PORCENTUAL

	PETROLEROS		NO PETROLER.		TOTAL	
	España	Mundo	España	Mundo	España	Mundo
	A	B	C	D	E	F
1970/1960	217	108	49	60	91	75
1979/1970	253	102	63	69	141	82

Elaborado sobre datos de cuadro anterior.

CUADRO XII

Importancia de la flota petrolera en la flota total: % del tonelaje total

	ESPAÑOLA	MUNDIAL	CUOTA(*) ESPAÑOLA	
			PETROLERA	NO PETROL.
1.960	25,0	31,9	1,1	1,5
1.970	41,4	37,9	1,6	1,1
1.979	60	42	2,6	1,4

NOTA (*) entendido como % que representa
flota petrolera o la no petrolera en el total mundial

FUENTE: Lloyd's R. of Shipping

CUADRO XIII

EDAD DE LA FLOTA PETROLERA

[%]

	Menores de 10 años		Mayores de 15 años	
	España	Mundo	España	Mundo
1.970	71,5	62,9	12,2	16,2
1.979	85,0	72,0	4,0	13,0

FUENTE: Lloyd's R. of Shipping

1164

CUADRO XIV TAMAÑO MEDIO, 1. 961, 1. 978

Miles de T. R. B/BUQUE Petrolero

	ESPAÑA	MUNDO
1. 961	8. 081	9. 314
1. 978	42. 682	25. 434

FUENTE: Loyd's R. of Shipping

CUADRO XV-A
FLOTA DE CRUDOS POR GRUPOS DE TONELAJE EN 10³ TPM A FIN DE CADA AÑO

	Intervalos de tonelaje en 10 ³ TPM	1. 978	1. 977	1. 972	1. 970	1. 965
I	4 - 25	-	-	210	329	285
II	25 - 45	70.8	105.3	175	132	132
III	45 - 55	53.0	53.0	53	101	101
IV	55 - 80	71.8	71.8	411	408	-
V	80 - 160	3.222.2	2.545.0	1.307	970	-
VI	160 - 240	2.489.3	2.145.3	986	-	-
VII	240 - 320	2.522.5	2.222.5	-	-	-
VIII	320 -	1.009.1	1.009.1	649	-	-
		9.438.8	8.432.1	3.571	1.936	537

FUENTE: Años 1. 978 y 1. 977: Estudio "Necesidades de flota para la importación de crudos de petróleo".

El resto: L. O. B.

1166

CUADRO NV-B
COMPOSICION PORCENTUAL DE LA FLOTA DE TRANSPORTE DE CRUDOS POR TAMAÑOS - EN % -

	Intervalo de tonelaje en 10 ³ TPM	1.976	1.977	1.972	1.970	1.965
I	25	-	-	5,9	17,0	53,1
II	25 - 45	0,7	1,3	4,9	6,8	28,3
III	45 - 55	0,6	0,6	1,5	5,2	18,8
IV	55 - 80	0,8	0,8	11,5	21,0	-
V	80 - 160	34,1	33,7	42,2	50,1	-
VI	160 - 240	26,4	25,4	15,9	-	-
VII	240 - 320	26,7	28,3	-	-	-
VIII	320	10,7	11,9	18,2	-	-
		100	100	100	100	100

Evalorado con datos del cuadro anterior

1167

CUADRO XVI DATOS TECNICOS DE LA FLOTA DE CRUDOS A FINES DE 1.977

GRUPO	Intervalo de Tonsaje TPM	Propulsion No Buques			Tonelaje del tipo medio del Grupo	Capacidad maritima de transporte anual (teorica)		Capacidad Anual Total	%
		No Buques				Motor	Turbinas		
		M	T	Total					
I	16.5/24.999	-	-	-	-	94.200	-	94.2	1.2
II	25/44.999	-	3	3	35.000	-	163.000	163.0	2.2
III	45/54.999	1	-	1	50.000	252.833	-	252.8	3.4
IV	55/79.999	1	-	1	87.500	379.470	-	379.5	5.1
V	80/159.999	21	1	22	120.000	636.458	605.603	1.242.1	16.6
VI	160/239.999	6	5	11	200.000	1.042.438	1.083.332	2.125.8	28.4
VII	240/319.999	-	7	7	280.000	-	1.489.270	1.489.3	19.9
VIII	> 320.000	-	3	3	340.000	-	1.745.340	1.745.3	23.3

FUENTE: CAMPSA "Estudio... costes explotación..."

CUADRO XVII
DESCGLOSE DE LA FLOTA ESPAROLA DE TRANSPORTE DE CRUDOS EN FUNCION DEL TIPO DE PROPULSION
(en y 10³ TPA)

	M O T O R		TURBINA		TOTAL	
	Nº	TPM	Nº	TPM	Nº	TPM
I	-	-	-	-	-	-
II	-	-	3	105,3	3	105,3
III	1	53,0	-	-	1	53,0
IV	1	71,8	-	-	1	71,8
V	21	2.396,1	1	97,7	22	2.493,8
VI	6	1.275,1	5	863,8	11	2.138,9
VII	-	-	7	1.936,6	7	1.936,6
VIII	-	-	3	1.009,1	3	1.009,1
					48	

FUENTE: CAMPSA . - Estudio citado

1169

CUADRO XVIII
ALGUNOS DATOS BASICOS DE BUQUES TANQUE CON PROPULSION DE MOTOR
Y TURBINA. -

		TPM 120.000		TPM 200.000	
		Motor	Turbina	Motor	Turbina
Consumo de Combustible	Fuel	82.09 41.00	115.87 58.00	93.68 47.00	131.94 68.00
	Gas	2.00 3.00	- -	2.00 4.00	- -
Velocidad: nudos		14.79	15.30	14.36	16.00
Viajes año		5.45	5.24	5.31	5.55
Combustible, agua y per- trechos. Tm./V. sencillo		3.219, --	4.427, --	3.68, --	4.805, --
Carga util Tm./viaje sencillo		118.781, --	115.573, --	196.31, --	195.195, --
Capacidad de transporte Tm./año		638.456, --	605.603, --	1.042.42, --	1.083.332, --

FUENTE: CAMPSA. - estudio citado

1170

COSTES TOTALES Y MEDIOS -EN PTS./ARO Y PTS./TM RESPECTIVAMENTE- DE UN BUQUE DE 200.000
TPM A MOTOR Y TURBINA.

	ESTRUCTURA DE COSTES EN %			
	MOTOR	TURBINA	% EXCESO	
Gastos operativos	170.4	170.4	-	
Cargas de capital	287.7	385.0	33.8	
Seguros	42.6	54.9	28.9	
Gastos combustible	212.8	271.5	27.6	
Gastos puerto	21.5	22.4	4.2	
Gastos totales	735.0	904.3	27.9	
Capacidad transporte/año	1.042.4	1.083.3	3.9	
Coste medio	705.-	835.-	18.4	
Flote línea 77	799.-	799.-	-	

FUENTE: CAMPSA: estudio citado

1171

CUADRO XI
COMERCIO EXTERIOR DE PETROLEO Y TOTAL VIA MARITIMA 1.970-78 EN 10³ TONELADAS

	EXPORTACION		IMPORTACION		A ₁ /B	C/D	A C / B D
	A Petroleo	B Totales	C Petroleo	D Totales			
1.970	5.323	15.108	31.289	51.938	38,6	80,3	54,9
1.971	4.617	14.933	36.228	57.294			
1.972	4.989	15.756	39.654	64.329			
1.973	5.213	19.229	42.252	69.279			
1.974	4.993	17.193	45.295	74.028			
1.975	2.861	16.447	42.489	72.630			
1.976	3.439	21.397	49.804	82.051			
1.977	3.882	24.686	46.862	76.642	15,7	61,1	50,1
1.978	7,1	24.510	48.506	78.076	10,7	12,1	48,4

NOTA.- Petroleo y derivados

FUENTE: D.G. de Aduanas y e.p.

1172

CUADRO XXI
IMPORTACIONES DE CRUDOS Y TOTALES POR VIA MARITIMA -EN MILLONES
DE TONELADAS.

	A CRUDOS	B TOTALES	% A/B
1.950	1,3	4,2 ⁽⁴⁾	31
1.955	2,8	8,2	34
1.960	6,5	11,9	54,6
1.965	13,4	30,2	44,-
1.970	30,9	51,9	59,-
1.975	41,3	72,6	57,-
1.978	45,1	78,1	57,7

Nota(4): Año 1.951

FUENTE: D.G. de Aduanas. A partir de 1.970, "Comercio Exterior por vías de transporte"

1173

CUADRO XXII
EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE CRUDO POR VÍA MARÍTIMA SEGÚN
DISTINTAS FUENTES

	(1)		(2)		(3)	
	Millones de Toneladas	A %	10 ⁶ T	A %	10 ⁶ T	A %
1950	1,3					
1955	2,8					
1960	6,5		8,2		4,7	
1961			7,1	14,5	5,4	14,9
1962			8,8	23,9	6,5	20,4
1963			9,7	10,2	7,4	13,8
1964			12,1	24,7	10,5	41,9
1965	13,4		13,5	11,6	12,5	19,1
1.966			15,9	17,8	14,2	13,6
1967			22,1	39,0		
1968			28,0	26,7		
1969			29,0	3,6		
1970	30,9		27,3	- 5,9		
1971	35,1	13,6	35,4	29,7		
1972	38,8	10,5	37,3	5,4		
1973	41,4	6,7	42,9	15,0		
1974	43,8	5,8				
1975	41,3	- 5,7				
1976	48,9	18,4				
1977	45,9	- 6,1				
1978	45,1	- 1,8				

Notas: A = Variación Interanual. Véase también cuadros LXIII y LXV del capítulo V.

Fuentes: (1) DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS

(2) OTRO

(3) OTROS

CUADRO XXIII

ORIGENES DE LAS IMPORTACIONES DE CRUDOS EN %

	1.965	1.970	1.975	1.979
	57,9	49,1	79,2	71,0
MEDITERRANEO	26,6	25,8	13,0	12,6
AFRICA OCC.	-	0,1	4,9	1,6
CARIBE	16,8	6,4	2,6	8,7
EUROPA	-	-	0,3	2,0
OTRAS	0,7	17,7	-	-

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de OFICEMA (1.965, 1970 y 1.975) y S^a M.M. (1.979)

1175

CUADRO XXIV
RELACION EXPORTACION/IMPORTACION DE PETROLEOS

	A. Importación de crudo	B. Exportación productos	% B/A
1.950	1,3	1,6	123
1.960	6,5	1,7	26
1.965	13,4	1,7	13
1.970	30,9	5,0	16
1.971	35,1	4,6	13
1.972	38,8	5,0	13
1.973	41,4	5,2	13
1.974	43,8	5,0	11
1.975	41,3	2,8	6
1.976	48,9	3,2	7
1.977	45,9	3,8	8
1.978	45,1		7

FUENTE: Dirección General de Aduanas.

1176

CUADRO XXV
IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE DE PETROLEO EN EL TRAFICO EXTERIOR
DE LA FLOTA ESPAÑOLA. EN %.

	Importación	Exportación petróleo y derivados	Extranacio- nal
1.955	37	2,8	4
1.960	57	...	6
1.965	64	10,4	7
1.970	72	...	5
1.975	67	13,1	32, -
1.978	65	n.d.	n.d.

FUENTE: Subsecretaría de la Marina Mercan, Dirección General de Transportes Marítimos.

1177

TRANSPORTE DE PETRÓLEO EN BUQUE ESPAÑOL: Importación y
Extranacional

	Import. de crgdo. 10 ³ T.	A %	Extranacio- nal. 10 ³ T.	% B/A
1.955	1,9		67,7	
1.956	1,6	84,2	97,8	
1.957	2,0	25,-	52,5	...
1.958	2,6	30,-	88,0	...
1.959	3,6	38,4	53,9	...
1.960	4,3	19,4	103,4	...
1.961	5,5	27,9	393,4	7,1
1.962	6,5	18,1	210,4	...
1.963	6,1	-62	243,8	...
1.964	7,2	18,-	244,6	3,4
1.965	8,6	19,4	122,2	...
1.966	9,6	11,6	182,8	...
1.967	10,4	8,3	19,3	...
1.968	12,8	23,8	0	...
1.969	14,8	15,6	122,4	...
1.970	17,3	16,8	195,1	...
1.971	16,1	-7	17,1	...
1.972	17,9	9,9	1.092,4	6,2
1.973	21,5	21,4	3.101,6	14,4
1.974	25,1	16,7	4.994,7	19,9
1.975	29,4	17,1	2.184,4	7,4
1.976	30,9	5,1	2.091,9	6,8
1.978	39,7		ud	...
1.979	30,3	23,7	ud	...

Fuente: Iº. M. M. y D G T T. Estadística.

CUADRO XVII-A
 IMPORTACIONES DE CRUDO PARA EL MERCADO NACIONAL Y TOTAL; PARTICI-
 PACION DE LA BANDEIRA ESPAÑOLA, 1960-79

	Area del mo nopolio 10 ⁶ Tm.	Totales 10 ⁶ Tm.	Transportado en B. Españ la 10 ⁶ Tm.	en %	
				C/B	C/A
1.960	4,7	6,0	4,1	60	89
1.961	5,4	7,1	6,0	85	112
1.962	6,5	8,6	7,0	81	107
1.963	7,4		6,7		90
1.964	10,5		7,4		70
1.965	12,2		8,4		69
1.966	12,9		8,0		62
1.967	15,2		8,7		57
1.968	19,9		13,0		65
1.969	21,4		14,4		67
1.970	27,3		16,4		59
1.971	33,5		17,5		52
1.972		37,3	16,8	45	
1.973		42,9	20,7	48	
1.974		43,7	23,3	53	
1.975		41,4	27,8	67	
1.976		48,3	29,0	60	
1.977			37,2	79	
1.978			40,4	84	
1.979			30,3	64	

FUENTE: OFICEMA (1.960-76) y ANAVE (1.977-79)

1179

COBERTURA(%) según diversas FUENTES

[illegible]

Fuente: Dirección General de Navegación

1180

CUADRO XXVIII

Descargas de petróleo en Refinerías en 1979

**CUOTA DE IMPORTACION
TOTAL.**

	% Toneladas descargadas total	% de T x M	Cobertura Pabellón Nacional (%)	
			(en Tm)	(en TxM)
EMPETROL	37,7	39,3	68,4	71,4
CEPSA	26,2	24,9	55,4	59,6
PETRONOR	12,6	14,5	73,9	76,3
PETROLIBER	8,1	7,2	61,0	59,1
PETROMED	5,4	5,7	60,9	69,4
ERT	7,4	7,3	76,0	79,2
SUBTOTAL	97,4	98,9	65,2	68,7
ASESA	2,6	1,1	29,2	17,6
TOTAL	100	100	64,3	66,2

Fuente: Elaboración propia sobre datos de S^a.M. M.

CUADRO XXIX
Aproximación a la composición de la Balanza de Fletes, especialmente petrolíferos.

en 10⁶ dólares

		1978	1977	1976	1975	
I	Buques en V. sucesivas y por tiempo	20,7	23,5	22,8	22,2	
II	Importación y cabotaje de petróleo crudo y derivados en v.v. sucesivos	Valor	48,3	69,1	60,5	96,1
		%/V	49,1	61,9	69,9	78,3
III	Importación butano y propano	21,2	4,5 +1,5(E)	3,3		
IV	Importación mercancías de comercio Estado	8,1	13,0	86,6	7,7 gano	
V	TOTAL SALIDAS	98,3	111,6	86,6	126,0	
VI	Fletamento carga seca	22,4	26,9			
VII	F. petroleros	29,2	23,9			
VIII	F. butaneros	2,0	1,6			
IX	TOTAL ENTRADAS	53,7	52,4	24,0	33,7	
	SALDO	-44,6	-59,2	-58,6	-92,3	

NOTA: Incluidos los fletes por compra CIF y C x F para el caso de los crudos; no así en los demás.

FUENTE: Dirección G.T.T.M.M..6a. Sección, informes anuales

CUADRO XIX
 FLOTA NACIONAL EN TRANSPORTE DE CRUDOS CONTRATADAS A FIN DE AÑO POR CADA REFINERÍA

	1. 976						1. 975					
	PROPIA			FLETADA			TOTAL			PROPIA		
	Nº	10 ³ TPM	Nº	10 ³ TPM	Nº	10 ³ TPM	Nº	10 ³ TPM	Nº	10 ³ TPM	Nº	10 ³ TPM
EN PETROL	3	300,8	8	1.500,3	11	180	5	444,4	6	1.082,9	11	1.527,3
PETROLIBER	-	-	3	270,8	3	270,8	-	-	4	309,5	4	309,5
CEPSA	5	442,5	6	806,6	11	1.249,1	4	268,9	5	632,6	9	901,5
PETROMED	-	-	4	481,0	4	481,0	-	-	3	363,8	3	363,8
ERT	-	-	3	304,9	3	304,9	-	-	2	193,7	2	193,7
PETRONOR	4	1.105,9	-	-	4	1.105,9	4	1.105,9	-	-	4	1.105,9
ASESA	-	-	1	35,4	1	35,4	-	-	-	-	-	-
SHELL ESPAÑA	-	-	3	50,6	3	50,6	-	-	3	50,6	3	50,6
SPOT	-	-	4	439,4	4	439,4	-	-	7	749,2	7	749,2
TOTAL	12		32	3.869,0	44	5.738,2	13	1.819,3	50	3.382,2	43	5.201,4

FUENTE: E. N. ELCANO "La flota petrolera española"

CUADRO XXVI
EMPRESAS NAVIERAS DE TRANSPORTE ... PETROLEO Y TONELAJE (MILES D'BB) 1965-1970-1973-1980

CRUDOS	31-XII-75			1-III-1.980			
	31-XII-65 Total	31-XII-70 Total	Productos	Crudos	Total Nac.	Productos Nac.	Total
Refinerías CON FLOTA:	293	649	54	1.849	1.903	56	2.516
ENPETROL	143	388		444	444		747
CEPSA	150	261	54	289	343	56	683
PETRONOR				1.106	1.106		1.106
Compañías NAVIERAS	339	1.377	33	3.889	3.922		5.763
CIA. MARITIMA		97					
E.N. ELCANO	154	138		203			1.200
MARF LET		411		1.161			1.399
IBERNAVES				169			
N. ARTOLA	19	118		355			397
N. de CASTILLA	20	172		98			269
N. VIZCANA	107	193	21	269			1.042
TRANS. de PETROL.	39	116		208			208
VASCO CANTABRICA							
L. ASMAR				236			368
MAROIL							111
N. FIERRO		80		183			103
N. LETASA				234			534
N. IBERICA		72	11	72			
M. NORTE							
N. ASTAO							
CAMPESA	273		357			480	
MARCOSA			6				
N. PETROLEOS			8				
TOTAL	905		455	5.738			

Fuente: Elaboración propia en base a datos procedentes de OFICINA, ANAVE y SOT N.M.

1184

CUADRO XXXII
 FLOTA DE TRANSPORTE DE CRUDOS POR EMPRESAS A FINAL DE CAJIAÑO
 EN 10³ TPA.

	1. 978	1. 977	1. 976	1. 975	1. 974
CEPSA	755		462,8	289,2	289,2
C. M. GULF	194		193,7	193,7	193,7
C. VASCO-C NAVIERA	132				
EN ELCANO	1.160		203,3	203,3	203,3
EN PETROL	573		300,8	444,4	444,4
VERT	264				
MARF LET	1.400		1.400,4	1.161,6	1.158,8
IBERNAVES	169		169	169	169
L. ASMAR	368		236	236	235
MAR OIL	239				
NAVIERA ARTOLA	508		508,5	354,6	352,4
NAVIERA CASTILLA	367		97,7	97,7	97,7
NAVIERA IBERICA	72		71,7	71,7	71,7
LETASA	234		234,4	234,4	230
NAVIERA VIZCAINA	1.043		442,8	268,7	267,3
PETRONOR	1.107		1.105,9	1.105,9	731,3
TT. PETROLEOS	208		208,3	208,3	205
NAVIERA FIERRO			102,9	162,9	162,9
TOTAL	8.898 (9.498)		5.738,2	5.201,5	4.812,8

FUENTE: 1. 978: ANAVE "Adecuación de utilización..." Madrid, 20-X-78
 1. 975 y 1. 976 "La flota petrolera a fines de 1. 977..." E. N. ELCANO
 9-1. 977

CUADRO XXXIII

% de la flota total propiedad de las Refinerías y de las tres primeras navieras.

	1965	1975	1980
Refinerías, A,	32, 4	32, 2	29, 4
3 primeras nav., B,	32, 5	31, 1	41, 7
Total (A + B)	64, 9	63, 3	71, 1

Fuente: OFICEMA y ANAVE
"Empresas Asociadas"

CUADRO XXXIV

Fletes máximos acordados por la Subsecretaría de la Marina Mercante en
Octubre de 1988

Tamaño de los buques
en 103 T P M

	25	25 - 45	45
RAS T. Escombreras	388	379	363
RAS T. Tenerife	437	427	409
MENA - Tenerife	446	435	417
WADI - Escombreras	221	216	208

Fuente: S^a. M.M. y e. p.

CUADRO XXXV-A
FLETES PARA TRANSPORTE DE CRUDOS ACORDADOS CON MOTIVO DE LA CRI-
SIS DE SUEZ; 28-VI-67.

TONELAJE

		25.000	25-45000	45-55.000	55.000
Golfo Pérsico-Cartagena (Ras-Tanura)	I	I-23,5%	I-12%	I-6%	I-14,5%
	pta.	744	875	840	515
Golfo Pérsico-Málaga (Ras-Tanura)	I	I-23,5%	I-12%	I-6%	I-14,5%
	pta.	731	863	828	506
Golfo Pérsico-Tenerife (Ras-Tanura)	I	I-15%	I-11%	I-1%	I-14%
	pta.	830	608	553	471

Nota: I = Intascale

Fuente: S^a. M.M. y e. p.

CUADRO XXXV-B
Significación de la variación de los fletes acordada en Junio de 1987 para los distintos trayectos
y tamaños de los buques.

	25.000	25 - 45.000	45 - 55.000	55.000
HAS-T ESCOMBRENAS				
Flete anterior (Suez) pla.	387	378	363	338
Flete actual (Cabo) pla.	744	875	840	515
Diferencia pla.	357	297	277	177
%	92,2	76,6	76,3	52,4
HAS-T TENENIFE				
Flete anterior (Suez) pla.	437	426	409	380
Flete posterior (Cabo) pla.	630	608	553	471
Diferencia pla.	193	182	144	91
%	44,2	42,7	35,2	23,9

Fuente: Elaboración propia

1189

CUADRO XXXVI

EVOLUCION DE LOS FLETES OFICIALES

		Menores de 25.000 TPM					
		A	B	C	D	E	F
ORIENTE PROXIMO	Sidón Escombreras	163	155	149	144		
	BANIAS "	163	155	150	144		
	TRIPOLI	163	156	150	144		
	SIDON-MALAGA				152		
	SKIRRA- "					130	
	SIDON TENERIFE	222	207	199	192		
	BANIAS "	222	207	199	-		
	MARSA "	-	179	172	165		
	SKIRRA "				93		
	ES SIDER-CORUÑA	-	169	163	157		
CARIBE	Pto. La Luz-TENERIFE	223	222	214	-		
	MAMONAL "	242	253	244	-		
	Pto. MIRANDA "	242	243	234	255		
	MAMONAL-ESCOMBRERAS				283		
GOLFO PERSICO Y EGIPTO	RASTANURA-ESCOMBRERAS	434	41	400	387		744
	B. MASHUR "	455	43	421	-		
	WADI FEIRAN "	238	23	227	220		
	R.TANURA-TENERIFE	449	46	452	437		630
	MENA "	-	47	461	446		
	R.TANURA-MALAGA				731		

A.- Aprobada en Enero de 1.963. Efectos id. Autoridad So. M.M.)
 B.- Aprobada en Junio o Julio 1.964. Efectos 1-Julio-1.964 (Autori
 C.- Aprobada en 18-5-1.965. Efectos 1-Julio-1.965 (Autoridad So. M
 D.- Aprobada 27-6-1.966. Efectos 1-Julio-1.966 (Autoridad So. M.M.
 E.- Escrito de 24-2-67 fijando los fletes para los buques de más d
 grupos, manteniendo en lo demás el de 1.966.
 F.- Subida crisis Suez. Escrito fechado (D.G.N. el 30-6-67). Sólo

1190

ALLES PETROLEROS. En Pts. CORRIENTES

25.000 a 45.000						45.000						55.000	
A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	E	F
160	152	146	139					142	134			124	
160	153	147	140					143	134			124	
160	153	147	140					143	134			124	
			147						141			132	
			100							96		89	
215	203	195	186					190	178			165	
215	203	195						190					
-	175	169	161					164	154			143	
-	166	160	152					155	146			135	
218	218	210						204					
237	249	239						232					
237	238	229	218					223	209			194	
			274						263			244	
426	409	394	378		675			382	363		640	338	515
447	430	414						401					
234	231	224	216					218	208			196	
441	462	444	426		608			431	409		553	380	471
-	471	454	435					439	417			338	
					663						628		506

dad 50. H.M.)

.M.). Incorpora mayores (grupos) de 45.000

55.000 tn. -sólo- y Skirra-Málaga todos los

Rastamira (Escombreras, Tenerife y Málaga)

CUADRO XXXVII

Fletes oficiales españoles para el transporte de crudos.
Años 1962 - 1969 en INTASCALE $\frac{1}{2}$ %

	Trafi- cos k k	25.000	25-45.000	45-55	55.000
1. 1962 *	GOLF	28	26	-	-
	O. P.	20	18	-	-
	CAR	20	18	-	-
Desde Enero 1963 *	G	+ 22	20	-	-
	O. P.	+ 14	12	-	-
	C	+ 14	12	-	-
Desde Julio 1964	G	+ 16	14	-	-
	O. P.	+ 9	7	-	-
	C	+ 9	7	-	-
Desde Mayo 1965	G	+ 11	+ 9	+ 5	-
	O	+ 5	+ 3	+ 0	-
	C	+ 5	+ 3	+ 0	-
Desde Junio 1966	G	+ 7	+ 4	- 1	-
	O	+ 1	- 2	- 6	-
	C	+ 1	- 2	- 6	-
1. 1967	G. CART	+ 23,5	+12	+ 6	- 14,5
	G. TFE	+ 15	+11	+ 1	- 14
	O	+ 1	- 2	- 6	- 6
	C	+ 1	- 2	- 6	- 6

Notas: * 1962 y 1963 están calculados sobre datos en 1964 reducidos en:
1963, 4,75%; 1962, el 5%; son por ello, aproximados

Procedencias:

AA G. Golfo Pérsico

O. P. Oriente Próximo y Norte de África, en su caso

C. Caribe

G. Oriente

Fuente: Elaboración propia sobre información de S^a. M. M.

CUADRO XXXVIII

Fletes para periodo IX - 1969 a 1974 en Worldscale.

GRUPOS DE TONELAJE 10 ³ T. P. M.				
Tráfico	25	25-45	45-55	55
Golfo	132	120	114	92
Resto	116	113	106	100

CUADRO XXXIX EVOLUCION DEL INDICE INTERNACIONAL DE FLETES PETROLIFEROS AFRA
1.962 - 1.966

	Buques de 17.500/25.000 t.p.m.	Buques de más de 25.000 t.p.m.
Año 1963:		
1º de Enero	Scale 7,8%	Scale 15,9%
1º de Abril	Scale 6,9%	Scale 15,3%
1º de Julio	Intascale 9,5%	Intascale 20,0%
1º de Octubre	Intascale 12,9%	Intascale 20,6%
Año 1964:		
1º de Enero	Intascale 14,5%	Intascale 21,5%
1º de Abril	Intascale 3,7%	Intascale 14,1%
1º de Julio	Intascale 19,3%	Intascale 26,3%
1º de Octubre	Intascale 18,0%	Intascale 27,0%
Año 1965:		
1º de Enero	Intascale 9,2%	Intascale 18,6%
1º de Abril	Intascale 21,7%	Intascale 31,1%
	Buques de 17.500/25.000 t.p.m.	Buques de 25.000/45.000 t.p.m.
1º de Julio	Intascale 22,0%	Intascale 30,6%
Año 1966:		
1º de Enero	Intascale 20,9%	Intascale 31,3%
		Buques de 45.000/70.000 t.p.m.
		Intascale 35,7%
		Intascale 39,1%

.../

.../...

Cont. CUADRO XXXIX

10 de Julio	Intascale	17.9%	Intascale	28.4%	Intascale	39.9%
Año 1966:						
10 de Enero	Intascale	20.2%	Intascale	31.4%	Intascale	41.8%
10 de Julio	Intascale	17.1%	Intascale	26.6%	Intascale	40.9%

Fuente: L T B P

1195

CUADRO XL

Flete mensual Mayo - Diciembre 1967

INTASCALE - %

1967	25	25-45	45-55	55
Enero-Mayo	-29	-38	-47	-47
Junio	- 7	-13	-33	-33
Julio	+18	+14	+ 7	+ 7
Agosto	+22	+16	- 9	- 9
Septiembre	+27	+20	- 8	- 8
Octubre	+24	+17	-12	-12
Noviembre	+22	-13	-14	-14
Diciembre	+13	+ 9	-15	-15

FUENTE: L T B P

CUADRO N.º 1
EVOLUCION DEL INDICE INTERNACIONAL DE PLATES PETROLIFEROS
"AFRA" 1.968 = 1.97

Buque uso general 16,500/24,999 T.P.N.		Buque tonelaje medio 25,000/44,999 T.P.N.		Buque gran ton. (grupo 1) 45,000/79,999 T.P.N.		Buque gran ton. (grupo 2) 80,000/159,000 T.P.N.	
I N T A S C A L E = 100							
Año 1967							
Enero	+ 5.7	- 2.1	- 20.0	--			
Febrero	- 4.0	-15.2	- 26.4	--			
Marzo	- 4.7	-10.3	- 23.5	--			
Abril	- 6.6	-12.8	- 26.3	--			
Mayo	+ 1.5	- 3.0	- 23.2	--			
Junio	+ 5.4	+ 2.6	- 14.2	--			
Julio	± 0	- 5.4	- 23.6	--			
Agosto	- 6.4	-16.0	- 30.7	--			
Septiembre	- 8.0	-13.4	- 30.0	--			
Octubre	- 6.0	-11.3	- 29.4	--	-35.9		
Noviembre	- 5.8	-12.4	- 30.0	--	-38.7		
Diciembre	+ 0.2	- 9.6	- 28.6	--	-37.5		
Año 1968							
Enero	-2.5	- 8.4	- 28.7	--	-36.4		
Febrero	-11.1	-16.7	- 31.1	--	-38.5		
Marzo	-17.3	-21.7	- 34.5	--	-41.2		
Abril	-18.1	-25.1	- 35.9	--	-42.2		
Mayo	-21.2	-29.4	- 37.9	--	-43.1		
Junio	-21.1	-32.4	- 39.6	--	-45.2		
Julio	-18.1	-32.1	- 40.8	--	-46.2		

.../

Cont. CUADRO XLI

Agosto	-17,6	-28,5	-19,0	-45,7
Septiembre	-17,5	-26,2	-17,0	-47,6
Octubre	97,2		69,8	63,3
Noviembre	102,8	84,3	71,6	65,6
Diciembre	110,6	97,4	75,3	67,5

WORLDSCALE = 100

Fuente: L. T. B. P.

CUADRO XLII EVOLUCION DEL INDICE INTERNACIONAL DE FLETES PETROLIFEROS
"AFRA", 1.970-1.974

	Buque uso general 16.500/24.999 T.P.N.	Buque tonelaje medio 25.000/24.999 T.P.N.	Buque gran ton. (Grupo I) 45.000/79.999 T.P.N.	Buque gran ton. (Grupo II) 80.000/160.000 T.P.N.	Buque gran ton. (Grupo III) VLCC 160.000 T.P.N. en adelante
	A	B	C	D	
1-1-70	110,6	97,4	75,3	67,5	
1-2-70	115,4	102,2	78,6	68,5	
2-3-70	111,7	102,2	78,0	69,6	
1-4-70	111,3	100,2	78,0	69,6	
1-5-70	113,5	105,2	82,0	72,2	
1-6-70	117,2	107,4	82,2	73,0	
1-7-70	118,4	105,0	80,9	72,4	
1-8-70	224,0	110,4	82,0	73,5	
1-9-70	136,4	125,9	92,1	79,6	
1-10-70	146,6	139,3	99,3	85,4	
1-11-70	157,5	148,1	101,9	90,3	
1-12-70	170,4	156,8	109,7	95,2	
1-1-71	168,5	152,4	114,7	79,9	
1-2-71	158,8	142,8	112,2	94,7	
1-3-71	143,0	133,5	107,8	90,7	
1-4-71	133,8	130,3	109,6	91,2	
1-5-71	130,3	125,7	106,3	89,5	
1-6-71	123,6	119,1	101,2	90,2	
1-7-71	118,8	114,7	101,4	88,8	
1-8-71	114,6	110,5	99,3	86,1	
2-9-71	116,1	111,2	97,0	83,4	

.../...

1199

CUADRO XLII

cont....

	A	B	C	D
1-10-71	117,6	109,3	95,6	81,3
1-11-71	116,3	107,8	91,4	80,9
1-12-71	118,4	107,6	87,9	79,4
1-1-72	116,7	103,5	86,4	75,8
1-2-72	120,1	107,0	85,9	74,3
1-3-72	115,8	107,9	86,6	75,7
1-4-72	113,1	105,0	84,3	73,3
1-5-72	112,5	100,9	80,6	68,5
1-6-72	110,9	97,6	77,5	65,1
1-7-72	111,4	96,9	75,4	65,2
1-8-72	113,9	98,7	76,2	66,6
1-9-72	113,6	98,7	76,7	66,3
1-10-72	120,2	100,6	76,6	66,2
1-11-72	120,3	102,8	78,4	67,3
1-12-72	116,9	103,2	81,0	69,6
1-1-73	128,6	110,5	84,1	72,7
1-2-73	131,4	115,3	86,6	75,8
1-3-73	133,7	117,3	90,1	79,6
1-4-73	142,7	124,6	96,4	83,8
1-5-73	141,0	128,1	100,4	88,7
1-6-73	163,1	138,5	101,8	88,7
2-7-73	161,4	138,9	101,7	90,3
1-8-73	158,5	162,8	116,0	100,2
1-9-73	210,0	176,6	129,2	113,9

....

	A	B	C	D	E
1-10-73	215,0	186,0	135,0	123,9	
1-11-73	220,0	200,3	144,9	138,7	
1-12-73	226,0	226,6	159,9	149,4	
1-1-74	234,5	195,8	139,6	125,5	86,8
1-2-74	221,8	178,2	123,6	102,0	81,1
1-3-74	228,7	189,4	125,8	99,2	81,1
1-4-74	224,4	187,8	121,9	100,6	79,2
1-5-74	223,8	185,8	122,0	101,7	79,4
1-6-74	222,0	186,8	121,6	97,8	78,9
1-7-74	214,6	187,9	119,7	92,9	77,8
1-8-74	203,3	179,4	120,9	93,2	78,7
1-9-74	190,6	169,3	116,3	90,5	77,5
1-10-74	183,4	164,6	110,2	86,5	74,6
1-11-74	190,7	168,8	110,3	86,1	72,9
1-12-74	196,2	168,8	115,0	87,9	74,7

Fuente: L. T. B. P.

1200

1201

CUADRO XLIII

CALCULO DE FLETES DE LOS CRUDOS IMPORTADOS EN BUQUE

IMPORTACION CRUDO		
1.965		
Kuwait - España	Mena-Al-Ahmadi/Tenerife.-	B/medi
123.207 Tm.		
Siria y Libano/España ... 3.521.077 Tm.	{ Sidón/Escombreras	{ B/gran
	{	{ B/medi
	{	{ B/pequei
	{	{ B/medi
	{ Sidón/Tenerife	{ B/pequei
	{	{ B/pequei
Egipto - España	{ Marsa El Brega/Tenerife	{ B/pequei
	{ Sidón/Málaga	{ B/pequei
116.930 Tm.		
Libia - España	{ Wadi-Feirán/Escombreras	{ B/medi
	{	{ B/pequei
	{ Es Sider/Escombreras ..	{ B/pequei
	{ Es Sider/Málaga	{ B/pequei
1.793.513 Tm.	{	{ B/pequei
Colombia y Venezuela - España - 627.569 Tm. ..	{ Es Sider/Coruña	{ B/medi
	{ Caribe/Escombreras	{ B/pequei
	{ Caribe/Tenerife	{ B/pequei
Arabia Saudi - España v.	{	{ B/grande
	{ Ras-Tanura/Escombreras	{ B/medi
2.222.606 Tm.		{ B/pequei

TONELAJE TRANSPORTADO:{

TOTALES FLETES D/ NACIONALES: }

TOTALES FLETES AFRA: }

DIFERENCIA

Fuente: Anexo a la propuesta de revisión de fletes de 24-VI-66, aprobada

FLETES NACIONALES EN EL AÑO 1.965 Y SU DIFERENCIA CON LOS FLETES AFRA.

		FLETE NACIONAL				AFRA			
		(en miles de ptas.)				(en miles de ptas.)			
Tm.									
anos	123.207	x	423	=	52.116	x	252'50	=	31.109
des	500.000	x	147	=	73.500	x	85'95	=	42.975
ios	257.600	x	149'15	=	38.421	x	99'95	=	25.747
ios	1.989.000	x	152	=	302.328	x	114'45	=	227.641
ios	161.000	x	199	=	32.039	x	140'10	=	22.556
ios	418.477	x	203	=	84.950	x	161	=	67.374
ios	156.000	x	175'50	=	23.378	x	132	=	20.592
ios	39.000	x	158	=	6.162	x	123'60	=	4.820
ios	32.200	x	178'50	=	5.747	x	108'30	=	3.487
ios	84.730	x	177'75	=	15.060	x	124'95	=	10.587
ios	19.500	x	118	=	2.301	x	85	=	1.657
ios	19.500	x	113'90	=	2.221	x	89'10	=	1.737
ios	1.657.913	x	166	=	275.213	x	125'30	=	207.736
ios	96.600	x	160	=	15.456	x	111'30	=	10.751
ios	208.069	x	299'50	=	62.316	x	225	=	46.815
ios	322.000	x	214	=	68.908	x	142'90	=	46.013
ios	97.500	x	218	=	21.255	x	164'15	=	16.004
ios	700.000	x	324'50	=	239.750	x	189'30	=	132.510
ios	773.353	x	348'85	=	269.784	x	220'10	=	170.214
ios	749.253	x	355	=	265.984	x	251'40	=	188.362
TOTALES					1.860.889				1.278.687

1.404.902 Tm. métricas
 .860.889 Ptas. Tm. 221,4
 .278.687 Ptas.
 582.202 Ptas. 69,3

→ ∇ 31,3%

(por Subsecretario) el 27-VI-1.966

CUADRO XLIV-A
FLETES OFICIALES PARA TRANSPORTE DE CRUDO EN BUQUE
NACIONAL (1.974-1.980) EN WORLDSCALE Y PESETAS

WORLDSCALE

Grupos	T. P. M. en miles	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		III-74	VI-75	XI-75	VI-76 XII-76	I-77 VI-77	VII-77	Pes/un. 1.979	Pes. 1.980	
I	16-25	214	184	177	202,6	214	189	---	---	---
II	25-45	192	151	170	171	171	148	2.163	2.444	2.710
III	45-55	147	110	118	109	139	119	1.676	1.894	2.039
IV	55-80	142	105	112	93	110	94	1.314	---	---
V	80-160	121	89	95	76,6	80	70	1.011	1.142	1.231
VI	160-240	115	83	88	68,9	71	62	884	959	1.090
VII	240-320	110	79	83	62	62	53	759	858	937
VIII	320-∞	104	74	78	58,2	58,2	49	681	770	841

Grupos	A	B	C	D	E	F	G	H
I	1.101	1.234	1.332	2.042	2.157	2.320	--	--
II	988	1.136	1.279	1.724	1.724	1.908	2.163	2.444
III	757	828	888	1.099	1.401	1.534	1.676	1.894
IV	731	790	843	938	1.109	1.212	1.314	--
V	623	670	715	772	806	902	1.011	1.142
VI	592	625	662	695	716	799	884	999
VII	566	594	625	625	625	683	759	858
VIII	535	557	587	587	587	631	681	770

CUADRO XLIV-C VARIACIONES PORCENTUALES DE LAS SUBIDAS DE FLETES
DEL CUADRO ANTERIOR

Grupos	B / A %	C / B %	D / C %	E / D %	F / E %	G / F %	H / G %	H / A %	I
I	12,1	7,9	53,3	5,6	7,6	--	--	--	
II	15,0	12,6	34,8	0,0	10,7	13,4	13,0	147	
III	9,4	7,2	23,8	27,5	9,5	9,3	13,0	150	
IV	8,1	6,7	11,3	18,2	9,3	8,4	--	--	
V	7,5	6,7	8,0	4,4	11,9	12,1	13,0	83	
VI	5,6	5,9	5,0	3,0	11,6	10,6	13,0	69	
VII	5,0	5,2	0,0	0,0	9,3	11,1	13,0	52	
VIII	4,1	5,4	0,0	0,0	7,5	7,9	13,0	44	

CUADRO XLIV-D RELACION DE DISPOSICIONES APROBATORIAS DE FLETES OFICIALES
PARA TRANSPORTE DE CRUDOS EN BUQUE NACIONAL. 1.974-I.980

A. - Ord. 1-6-74. BOE nº 134. 5-6-74. Efectividad a partir del 2-III-74. (R. T. -Málaga 8,87\$ a 58,02 = 514,637 Pts.	
B. - Ord. 25-9-75. BOE nº 236. 2-X-75. Efectividad a partir del 1-VI-75. (" " 12,97\$ " " = 752,32 Pts.	
C. - Ord. 27-1-76. BOE 3-II (1º 29). Efectividad a partir del 15-XI-75. (" " " " " " " "	
D. - Ord. 26-III-77. BOE 26-4(99). Efectividad a partir del 1-VI-76. (" " 14,73\$ a 68,44 = 1008,12 "	
E. - Ord. " " " " " " " " 1-I-77. (" " " " " " " "	
F. - Ord. 26-VII-77. BOE 4-8 (187) " " " " 8-8-77. (" " 14,73\$ a 87,50 = 1288,87 "	
G. - Orden comunicada de 19-VII-79. " " " " 19-VII-79 (" " 15,70\$ a 66,12 Pts.	
H. - Orden comunicada nº 258/80 de 19-II-80. Efecto a partir 19-II-80 (" " 18,90\$ a 66,87Pts.	
I. -	

Fuente: Elaboración propia en base a datos del BOE y órdenes comunicadas correspondientes.

1207

CUADRO XLV

Correspondencia entre tamaños AFRA y oficiales españoles

Tamaños AFRA		Tamaños Españoles	
Denominación	Tonelaje P.M.	Grupo	Tonelaje TPM
A General pursue (uso general)	16.500 a 24.999	I	16.500 24.999
B Medium Size (tonelaje medio)	25.000 a 44.999	II	25.000 44.900
C Large tankers I (gran tonelaje)	45.000 a 79.999	III	45.000 54.999
		IV	55.000 79.999
D Large tankers II (gran tonelaje)	80.000 a 159.999	V	80.000 159.999
E Large tankers III (gran tonelaje)	16.000 0 más	VI	160.000 239.999
		VII	24.000 319.999
		VIII	32.000 0 más

Fuente: L. T. B. P. y Orden de 1-VI-1.974

CUADRO XLVI
Variaciones de los fletes de transporte de crudos en flota española entre 1967 y 1974

Niveles de tamaño en TPM	Fletes en pts/Ton.		Variaciones	
	1967	1974		%
Menos de 25.000	731	1101		50,6
De 25.000 a 45.000	663	988		49,0
De 45.000 a 55.000	628	757		20,3
Mayores de 50.000 k	506	731		44,5

Notas: k Para 1974 se toma como referencia los fletes del grupo IV, de 55 a 60.000 TPM.

CUADRO XLVII Incremento de fletes derivados del aumento del coste del combustible.
 Subida aprobada por O. de 27.1.76
 INCIDENCIA DEL AUMENTO DEL COMBUSTIBLE (datos estudio conjunto Armadores, Campesinos y Subsecretaría)

TPM	VELOCIDAD	N _v	P _f	N _f	P _g	N _g	C	pts/LT
20.000	13	4,84	44	1.758,6	3,2	39,1	90,711	97,51
35.000	14,5	5,37	100	4.613	-	-	173.617	145,77
50.000	15	5,54	88	2.879	10	90,3	268.701	62,86
70.000	15	5,54	26	3.556	8,4	-	376.072	52,84
110.000	15,5	5,71	80	4.370,4	20	-	613.254	41,55
160.000	15,5	5,71	100	6.282,7	20	273,1	665.364	42,28
230.000	15,5	5,71	160	6.828	24	327,8	1.283.391	32,01
320.000	15,5	5,71	280	10.106,5	-	-	1.794.305	33,05

Nota. Véase el significado de los diversos signos en el texto.

Fuente: Elaboración propia

CUADRO XLVIII

Fletes Oficiales y Fletes AFRA en los años que se indican

1. 977		1. 973	
	Fletes AFRA (a)	Fletes vigentes desde 6. 8. 77	S.S.M.M.
I	1. 833	2. 320	1. 003
II	1. 389	1. 908	667
III	904	1. 534	593
IV	904	1. 212	573
V	663	902	433
VI	579	799	392
VII	579	683	375
VIII	579	632	354
Media ponderada			
			522

a) Promedio del periodo Diciembre 1976/Noviembre 1977 en niveles
Worldscale convertido a p/s/Tm. al cambio medio Agosto-Di-
embre 1977 (83.523 p/s/\$) para el viaje Ras-Tanura a Málaga.
Fuente: 1973: BARNECHEA
1977: CAMPSA

CUADRO XLIX

Diferencias de fletes unitarios ponderados entre las tarifas Sa. Ma. Me. y cotizaciones AFRA según fórmula precios ex-refinería.

	Flete unitario M.M. pts/Tm	Flete unitario AFRA pts/Tm	Diferencia	
			Pts/t.	%
1.973	520, 51	463, 69	56, 82	12, 3
1.974	565, 41	552, 36	13, 05	2, 4
1.975	619, 22	457, 86	161, 36	235, 2
1.976	709, 14	526, 14	183, 00	34, 8
1.977	778, 54	579, 67	198, 87	34, 3

II-1.980 = 966, 24 pts/t

XI-1.930 = 1.056 pts/t

Fuente: CAMPSA y elaboración propia.

CUADRO L

% de crudo recibido en las distintas refineras, transportado en buque español
en los años: 1.970, 1.975 y 1.979.

	1979	1975	1970
EMPETROL	68	76	70
RESTO	60	65	44
TOTAL	64	67	53

1212

Fuente: Elaboración propia sobre datos de
Subsecretaría M. M.



CUADRO LI-A
Oferta y demanda de servicios de transporte de Crudos, 1975 a 1978
A) en toneladas x millas (10⁹)

	1979	1978	1977	1976	1975
1 B.N.T.N.	257,6	334,2	286,2	233,5	207,1
2 B.E.T.N.	120,2	61,7	134	173,7	108,1
3 Demanda interior = 1 + 2	337,8	395,9	420,2	407,2	315,2
4 B.N.T.E.	151,1	44,8	45,5		
EXCESO	% de 3				
DEFEECTO		4	21		

Notas: B.N.T.N.: Buque Nacional en Tráfico Nacional; B.E.T.N.: Buque Extranjero en Tráfico Nacional; B.N.T.E.: Buque Nacional en Tráfico Extranacional

Fuente: Para 1978 y 1979: ANAVE "Marina Mercante 79" y DGTMM.
1977: ANAVE, Grupo Estadístico, Comisión de BB. Petroleros, Madrid 13.7.78
1975 y 1976: E.N. Elcano

CUADRO LI-B

B) En toneladas métricas (10⁶)

	1979	1978	1977	1976	1975
B N T N	30,3	39,7		30,5	29,4
B E T N	8,0	16,8		19,3	13,6
TOTAL	47,7	47,1		49,8	43,0

1214

Notas y fuentes: las mismas que en el cuadro A). Los datos suministrados por

Sa. Ma. Me. para 1975 y 1976 son los siguientes:

	<u>Importaciones</u>	<u>Extranacional</u>
1975	26,2	2,2
1976	29,7	2,1

CUADRO LII
 FLOTA ESPAÑOLA Y EXTRANJERA EN EL TRAFICO DE CRUDOS DE ACUERDO CON
 LA INFORMACION DE LA DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES MARITIMOS.

	BANDERA EXTRANJERA EN T. DE IMPORTA- CION		BANDERA ESPAÑOLA EN T. EXTRACIO- NAL		BANDERA ESPAÑOLA EN IMPORTACION CRUDOS		
	10 ⁶ TM	10 ⁹ T x m	Tm. 10 ⁶	T x m. 10 ⁹	10 ⁶ T	10 ⁹ T x m	
1.973							
1.974							cob. monop. = 83%
1.975	13,6	108,1	2,2		29,4	207,1	cob. monop. = 74% ó 71%
1.976	19,3	173,7	2,1		30,5	233,5	3,3 X 10 ⁸ extranacional, cob. para monop. = 79,8
1.977							Total 47,8; cob. 37%, con intercambio: 77,5% = 78,5 ent x m
1.978	8,0	61,7	-	44,8	39,7	334,2	
1.979	16,8	120,2	-	151,1	30,3	257,6	

D.G. TT. MM.: Estadísticas anuales. El de 1975 y 1976 a través de publicación :
 nacional. "Estadística de ...". Para 1978 y 1979, ANAVE 79

tráfico extra-

1216

CUADRO LIII

Nuevos contratos de buques petroleros concertados en 1.973

Toneladas
de peso -
muerto (en miles)

Nº construc- tora o nom- bre buque	NAVIERA	1.973
2	E. N. Elcano	260
153	" "	172
		432
3	N. de Castilla	260
4	N. del Norte e Ybarra	260
5	Compañía N. Zorroza	260
6	N. Abasotas	410
8	" "	410
		820
7	V. E. Rio Tinto	260
210	" "	130
211	" "	130
		520
244	N. Letasa	330
200	N. Artoja	130
201	"	130
202	"	130
		390
208	N. Fierro	130
209	N. Aznar-Bilbaina-Vascongada	130
245	" " "	330
		460
242	N. Vizcaina	330
243	"	330
		660
149	CEPSA	172
154	"	172
155	"	172
		516
Eulalia del Mar	L. Asmar	118

Total 1973: 4.826 miles de TPM

Fuente: OFICEMA y elaboración propia.

CAPITULO XVI: LA FLOTA GRANELERA, EL TRANSPORTE DEL GRANO Y
"SUBSIDIOS AGRARIOS" A LA MARINA MERCANTE.

XVI - I - SITUACION Y NECESIDADES DE LA FLOTA GRANELERA

La flota granelera estaba formada a primeros de 197 -- por 39 buques y un total de 1,4 millones de TPM aproximadamente, cuyo tonelaje aproximado correspondía por mitades a 12 buques mayores de 40.000TPM y el resto con tonelaje entre 19.000 y 40.000 TPM. A dicha flota había que sumar como flota potencial el casi medio millón de TPM de los cuatro buques "OBO" entonces dedicados -- preferentemente en su totalidad en transporte de cereales (maíz, -- sorgo), mientras que los doce de mayor tonelaje lo hacía en aquel y en el de importaciones de carbón y mineral.

La cobertura de las necesidades de transporte nacional era bien distinta entre unos tráficos y otros, en función del carácter (de protegidos o no) que tuvieron, de manera que mientras la de mineral era del 23,3%, la de cereales era del 97,6%, y la de carbón, del 7,1% (datos de 1977); la participación en el transporte de las 2,5 millones de toneladas de sojas fue próxima a cero. Tan baja cobertura era el reflejo de una retirada de nuestra flota del tráfico internacional libre, deprimido desde 1974, hacia el reservado. La cobertura así descrita suponía unos pagos por fletes al exterior próximos a los 50 millones de dólares, y, en palabras de los empresarios, la posibilidad de una apreciable expansión en la construcción de flota granelera adicional (1).

¿Qué había sucedido en el mundo en los últimos años?

Los fletes máximos para transporte de carbón de Hampton Road a Japón había pasado de 28,5\$/t. en 1974 a 7,45\$/t. en 1977, y los mínimos de 10,50 a 6,25. Del mismo modo el transporte de grano desde el -- Golfo de Méjico a la zona de Amberes había pasado del máximo de 22 en 1974 a 5,95 en 1977 y los valores mínimos de 6,25 en 1974 a -- 3,75 en 1977 (2).

Esa retirada a la zona de importaciones reservadas se intentó acompañar de la extensión de la reserva y protección del mercado a nuevos transportes. Concretamente, se intentó la celebración de un contrato a largo plazo "un concierto para el transporte del producto a largo plazo... (como) cauce obligatorio..." (3). Para el caso de las Habas y Harina de Soja, el sistema alternativo que se proponía era incluirlas en la relación de las de comercio - de Estado, o bien la reducción del Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores en los casos en que fueran transportados en buque español. En ambos casos, la "venta del producto" a la Administración se hacía a base de resaltar el beneficioso efecto estabilizador de los costes de transporte y, sobre todo, el desarrollo de un programa de nuevas construcciones que también recaería en los astilleros Nacionales.

Especial interés reviste la forma en que se aborda la solicitud de protección de los armadores en el transporte de Habas de Soja; a) como su inclusión en las mercancías comercio de - Estado podría plantear algunos problemas con los Organismos Internacionales, b) como la imposición de su obligatorio transporte en buque español podría dar lugar a una serie de protestas de los importadores (por razones de programación, tonelajes, ritmos de car

ga y descarga, etc.), c) como la aplicación de un sistema similar al del grano podría producir una serie de protestas en cadena ante la elevación que su transporte en buque español produciría en el precio CIF (de 5 a seis dólares la tonelada), d) la solución (¿?) sería más razonable a través de una reducción del Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores (4). Todo un ejemplo para evitar conflicto entre distintos grupos empresariales, que pague el Estado.

La reserva e impacto que los armadores esperaban conseguir en beneficio de un aumento de la demanda de transporte de graneles de carbón y mineral, descansaba en buena medida en que los importadores más relevantes eran empresas públicas o muy susceptibles a las indicaciones de la Administración (Altos Hornos, Ensidesa).

Con las medidas señaladas y con la revisión de los fletes (5), los armadores anunciaban por su representación, ANAVE estar en condiciones de abordar un ambicioso programa de nueva construcción de graneleros.

No acompañó el éxito a estas gestiones; todos los años volveremos a oír la aspiración de la flota española por participar en dosis mayores del tráfico exterior no protegido; de momento, sin embargo, la más repetida es todavía, la reserva del tráfico de soja. A la par, asistiremos a la ceremonia de la "vuelta atrá" con el intento de reproducir el esquema tradicional de la reserva de mercado en las importaciones del carbón (6).

XVI- II EL SUBSECTOR DE TRANSPORTE DE GRANOS O CEREALES PIENSO

0.- INTRODUCCION.-

Se aborda a continuación el estudio de otro sector específico dentro del transporte marítimo, el transporte de granos, que puede resultar ilustrativo de la marcha de un importante componente de la flota -buques graneleros- desarrollados recientemente. Aún cuando es difícil delimitar los buques y empresas que se dedican a este tráfico porque en momentos de interés se desplazan a otros para los que resulten aptos (en general para el transporte de cualquier granel sólido), hay un segmento de la flota que se dedica con cierta regularidad al tráfico de grano.

La actividad principal consiste en el transporte de maíz, sorgo, mijo, trigo, cebada y avena en tráfico de importación, pudiendo darse - períodos en que también han operado en el transporte de estos mismos productos en régimen de exportación. Pero nosotros nos interesa fundamentalmente el de importación y no los otros, porque, además de ser el importante cuantitativamente, es un tráfico reservado que goza de precios políticos, superiores a los del mercado internacional, en la práctica totalidad del período de estudio. De ahí que las referencias a otros transportes que también pueden ser realizados por esta flota sea sólo pasajera o de complemento ; tal es el caso de las citadas exportaciones de grano, o las importaciones de habas de soja, sin olvidar la participación general en el transporte de estos productos entre terceros países.

De la observación de la estructura de costes -cuadro I-, resulta que la importancia se reparte entre los de capital, operación y resto a terceros. La desagregación de los de operación pone de manifiesto la gran importancia que los de personal tienen en el subconjunto (47%), pero nunca son muy

grandes en el conjunto total: el 15% (cuadro II).

1.- LA FLOTA.-

La flota dedicada al transporte de granos alcanzaba a mediados de 1978 la cifra próxima al millón doscientas mil Toneladas de Peso Muerto (7). Este volumen se mantiene con muy ligeras alteraciones, desde 1975 (8), aún que en 1979 se ha producido un leve descenso como consecuencia de dos ventas de buques compensadas con sólo un nuevo ingreso (9), la importancia relativa - respecto al total de la flota de transporte es próxima al 8%.

Al igual que en el caso de la petrolera para el transporte de crudos, la de grano, ha gozado de la ventaja adicional de que los astilleros se han especializado en esta línea de producción; por ello, los precios de los buques, en aquellos períodos en que fueron superiores a los del mercado internacional, lo fueron en muy inferior medida a los demás tipos de flota, y cuando la construcción naval española consiguió para el mercado interior precios similares a los del mercado internacional, 1976-1974, existió una diferencia todavía más favorable.

Aunque el tamaño medio global se encuentre entre 35.000 TPM por buque, la desviación de cada grupo es grande. Los buques pequeños, habitualmente en tráfico de carga general pero que tocan también el de grano (dos tienen un tonelaje medio de 16.000 TPM; los de tamaño intermedio -"handy size"- 27.500 TPM, y los mayores, que representan el 45% de la flota, unas 60.000 TPM. Con ésto, la diferencia de costes se hace sentir entre los distintos grupos pertenecientes a intervalos de tamaño tan diferentes (cuadro III).

La sustituibilidad entre la flota dedicada a este tráfico y aquella dedicada a otros de transporte de graneles-mineral y carbón, sobre es grande y se suele dar especialmente en los buques de mayor tamaño; varios buques simultanean con el grano esos diversos transportes. Por lo mismo, en a

cía de barreras institucionales podría producirse cierta presión por la entrada de buques pertenecientes a otros tráficos en el de grano. En el mercado internacional de los sesenta -antes de la aparición de los "obo"-, la intromisión de los petroleros en el transporte de granos y otros graneles era tan frecuente -- que existían unas informaciones específicas sobre fletes de transporte realizados en estos buques (4). Con la aparición de los buques OBO (ORE, BULK, OIL = mineral, granel, petróleo) el grado de sustitución es todavía mayor.

De la flota granelera que presenta el R.O.B. de 1978 (en activo a 31-XII) la práctica totalidad de los buques cuyo tonelaje (TPM) es superior a 19.000 TPM están en el tráfico de grano, quedando fuera del mismo los buques "Jovellano" y "Asturias" (de 26.000 TPM cada uno, pertenecientes a GIJO NESA DE NAVEGACION, habituales en grano pero fletados por ocho años a ENSIDESA), "Castillo de la Mota" (E.N. ELCANO, 53.000 TPM, de acuerdo con la información facilitada por la propia Empresa, combina sus usos en transporte de mineral, granos y carbón, con lo que sólo parcialmente está fuera) y el "Baroja", construido en 1978 que aparece mal clasificado dado que se trata de un buque cementero.

De la relación que presentamos se desprende que las únicas nuevas entradas conflictivas (al generar posible exceso de capacidad en años ulteriores) se reducen a 110.000 TPM construídas en 1975 (cuatro barcos, tres de los cuales son los de N. del NOROESTE) y un buque de 1976 (30.000 TPM), pues el de 1978 se dedicó preferentemente al transporte de carga general.

Como se desprende del cuadro IV el crecimiento de la flota granelera se produce fundamentalmente antes de 1972, respondiendo al fenómeno ya comentado en otra parte de este estudio, sobre la preferente y fuerte contratación de aquellos buques que tenían asegurada su actividad, como petroleros y graneleros dedicados a transporte de mineral (contratos de las Siderúrgicas -

Públicas) y grano.

Una de las limitaciones más importantes que tiene el crecimiento del tamaño de los buques en este sector estriba en las insuficiencias - de calado de algunos puertos de carga (argentinos especialmente) y descarga - (en España).

2.- EL TRAFICO.-

La evolución viene señalada por los datos que se recogen en el cuadro V respecto al cual haremos alguna precisiones :

- aunque ya antes de 1960 era importante el tonelaje transportado por vía marítima, en realidad es en la década que nace con ese año cuando alcanza volúmenes e importancia de consideración.

- la composición, mayoritariamente de trigo y cebada en 1960 (75% del total), se invierte cinco años después a favor del maíz (74% en 1965), manteniéndose e incluso incrementando su incidencia en años ulteriores. La importancia relativa del grano en el total del transporte marítimo de importación es grande y creciente: en 1970 era del 3,6%, en 1977 el 6,2% (1), y entre ambos -- años el crecimiento relativo había sido del 153% (2). Como dato complementario, téngase en cuenta que los distantes puntos de aprovisionamiento hacen que su peso relativo sea mayor en términos de toneladas-millas (3).

- de la observación de la evolución del tráfico debe retenerse el importante alza experimentada en la segunda mitad de los sesenta y el salto producido el año 1974, que se mantendrá después.

La procedencia de las importaciones de grano ha sufrido fuertes variaciones a lo largo del período considerado -cuadro VI . A y B-, tanto en la etapa anterior a los sesenta como en el posterior. En la primera se produce la desaparición de las de procedencia Argentina a partir de los primeros cincuenta, coincidiendo con el comienzo de las de procedencia USA (éstas mucho más irre-

gulares que aquellas y compuestas fundamentalmente por maíz). En la etapa posterior a los sesenta se produce la recuperación del tráfico de procedencia Argentina (ya en maíz y sorgo), con una fuerte presencia también de los abastecimientos de USA; éstos son bajos en el entorno de 1970, en que Brasil desempeña un lugar de primer orden (27,6%). Los tráficos argentino y norteamericano suponen el grueso de las importaciones, como puede apreciarse.

III.- EMPRESAS NAVIERAS EN TRANSPORTE DE GRANO.-

De la relación de empresas y buques que hacia 1978 se dedicaban a transporte de grano, merecen destacarse los siguientes puntos:

- a) Todas las empresas propietarias de buques grandes dedicadas a este tráfico menos una, están en tráfico de petróleo, pudiendo confirmarse lo ya esbozado sobre propensión de las navieras a "especializarse" en tráficos protegidos, concretamente en el de grano y petróleo crudo.
- b) En el grupo de empresas que poseen buques de tamaño medio -"handy size"- aparece un segmento constituido por empresas petroleras (L. Asmar, Transportes de Petróleos, N. de Castilla) con buques de este tamaño, y un importante grupo empresarial formado por N. Aznar, N. Bilbao y C.N. Vascongada especializado en este tráfico, que posee el 50% de su flota.
- c) Resulta así que de la suma de presencia de ambos apartados, entre el grupo Aznar y los de petroleros controlan más del 70% de la flota dedicada a este tráfico.
- d) De las restantes empresas, N. Galea se dedicaba solamente a esto, como M. Continental y N. del Noroeste, de reciente aparición en el subsector (con buques contratados en el boom del 73).

En definitiva, pues, la especialización en el transporte de tráfico protegidos (aun en el caso de que cubra algún otro tipo de transporte marítimo), es uno de los rasgos caracterizadores de las empresas de este sector.

Una mirada retrospectiva a las empresas que han venido interesándose en este tráfico - cuadro VII- permite apreciar la persistencia de la mayor parte de las mismas.

Aún cuando la información de que se dispone es harto limitada, parece que en el año 1972 se firmó un CONVENIO entre los armadores habitualmente dedicados al transporte de grano del que da velada cuenta la Memoria de OFICEMA de 1973, 74 y 75 (14) al informar del número de reuniones habidas en la Asociación (15). De los escasos datos adicionales obtenidos parece inferirse que se creó un fondo económico, a financiar entre los distintos armadores adheridos a finales de 1972, y que en el mismo se encontraban armadores habituales del grano - como N. Letasa- y otros no tanto, como Ybarra y Cia. (16). Esta tendencia de los armadores de grano a los acuerdos tiene cierta tradición. Así a finales de 1968 la carencia de grano de importación y la consecuente competencia en las exportaciones de trigo españolas a Oriente Próximo, provocó una llamada interior al orden para que los armadores no concertasen acuerdos con los cargadores en condiciones tan dispares entre sí como de diferencias de medio a un dólar/ tonelada; para ello los fletamentos ulteriores deberían ser coordinados o supervisados por OFICEMA (17).

Frente a la "dura" competencia internacional derivada, según los armadores, de la existencia de las "Banderas de Conveniencia", de unos precios internacionales de los buques más bajos que los del mercado interior y que la competencia de países del Este, los armadores plantearán - y la Administración del sector hará suya (18)- la necesidad de aplazamiento de los pagos del Crédito Naval y el otorgamiento de desgravaciones fiscales a los buques que operen tráficos entre terceros países.

Dos hechos más informan sobre el proceder del empresariado:

a) con motivo de la crisis del 67 se dirigirán a la Subsecre

taría en demanda de mayores fletes, "dados los incrementos de coste del combustible". La contestación de la D.G.N. (11-VII-67) habrá de ser inmediata y -- negativa "porque en los cálculos tenidos en cuenta para fijar los fletes vigentes se tomaron unos fletes superiores a los ahora existentes".

b) el año de 1971 se produce cierto revuelo y nerviosismo entre los navieros ante la inminente apertura de los Grandes Lagos y de la desaparición que habría de suponer para los tráficos del Pacífico y Tailandia; los movimientos tenderán a que, en todo caso, se asegure por la Administración, los intereses de los armadores posiblemente afectados, cosa que se producirá en el mes de Abril de aquel año.

4.- LA PROTECCION A TRAVES DE LOS FLETES.-

Como elemento de juicio, en el estudio de los fletes oficiales conviene tener en cuenta la evolución experimentada por los fletes del mercado internacional a lo largo de los años sesenta y setenta; éstos además de informarnos sobre los atractivos que nuestros armadores pudieron encontrar, para salir, nos ayudaran a dar una panorámica de la diferencia entre los fletes "para el mercado español" y aquellos (internacionales). De acuerdo con el cuadro VIII puede apreciarse como "buenos momentos" del mercado internacional, los siguientes: año 1965, el 70, 73 y el 74. Ello no quiere decir que no existieran diferencias de flete a favor de los oficiales en todos esos años; tal situación se dió normalmente, excepto en 1973 y 1974, como veremos.

- El sistema de fijación de los fletes oficiales.-

Como en otros casos de fletes oficiales - particularmente los de transporte de crudos, café y carne congelada-, el sistema de fijación parte de una propuesta de los propios armadores (OFICEMA o ANAVE, en representación de éstos), que es estudiada y, en su caso, asumida como propia por la Subsecretaría de la Marina Mercante y trasladada para su aprobación por el órgano com-

petente: el Ministerio de Comercio o el Consejo de Ministros a propuesta de -- aquél; en ambos supuestos casos interviene la Junta Superior de Precios, que -- informa preceptivamente. En la mayoría de los casos se producen una serie de reuniones "de Grupos de Trabajo" en la Junta Superior de Precios en los que participaba el FORPPA desempeñando un papel parecido al de CAMPSA con los fletes petrolíferos (contrapeso a las peticiones de los armadores). De todas las formas, éste no ha sido siempre el mecanismo seguido, sino que a lo largo de -- los sesenta era el propio Subsecretario de la Marina Mercante el que presta--ba o no su conformidad a la propuesta (que era formulada entonces por la Dire--cción General de Navegación). Esto era así porque tanto en la Orden de 1952 -- como en la de 1957 y 1963 se disponía que fuera la Subsecretaría quien fijase los fletes de los tráficos; en los dos primeros años se refería sólo a aquellos para los que no se había fijado flete por el Ministerio de Comercio, y en 1963, al disponerse que los fletes de las mercancías objeto de comercio de Estado"--.. seguirán siendo fijados por el Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Ma--rina Mercante)"".

Lamentablemente también aquí se produce el oscurantismo de aprobaciones de fletes mediante Ordenes Comunicadas del Ministerio de Comercio (3-VII-79, como ejemplo, pero véase más abajo).

Aún cuando desde 1961 a 1965 se aplicaba el flete oficial directamente, a partir de este último año proviene parcialmente de los carga--dores-el mínimo internacional--; un Fondo existente en el FORPPA, para "compen--sación por diferencias de fletes", cubre la diferencia resultante de que el -- flete internacional --cobrado ya-- sea inferior al oficial fijado por la Subse--cretaría de la Marina Mercante.

Las propuestas más recientes, desde la formación de ANAVE, consisten en delimitar la flota, obtener un buque tipo y analizar los costes

de producción que determinarán el flete a aplicar. Tal y como está concebido el sistema - al igual que en los demás casos de fletes oficiales-, la batalla cotidiana consiste en reivindicar a la Administración nuevos fletes por efecto de los incrementos de los costes. De este modo, la ausencia de la función disciplinadora que pudiese tener el mercado desplazando a los ineficientes, no se ve compensada con una actuación de política de precios por parte de la Administración que presionase en alguna medida tal abandono.

Al igual también que en los otros tráficos que disfrutaban de fletes privilegiados, los fletes están pensados para el supuesto de que los barcos van de vacío y vuelven cargados. La obtención de cualquier carga en la ida supone, así, un beneficio adicional íntegro. Los importadores disfrutaban de unos costes de transportes mínimos en relación a los internacionales, al margen de que se queden o no con una parte de la compensación. Teóricamente, el sistema de "Compensación de Fletes" no impediría a los armadores el percibo de otros mejores, si éstos en lugar de los oficiales son los del mercado internacional, a través de la exigencia de su transporte en buque nacional. Las condiciones son, sin embargo, bien distintas si cuando los armadores se niegan a fletar sus buques a fletes inferiores a los internacionales pero superiores a los oficiales, los importadores plantean la no existencia de buque español disponible y conseguir la autorización de fletamento de un buque extranjero. Distintas son, también, las condiciones de los armadores cuando -como en la segunda mitad de los setenta- hay un mercado interior con exceso de oferta y dificultad de establecer acuerdos (19).

- La evolución.-

Como en el caso de los fletes petrolíferos, los del transporte de grano tienen un origen poco claro en su versión moderna. En la etapa de autarquía, los antecedentes hay que buscarlos en el control general de precios

existente para bienes y servicios, y en particular, en el control que suponen la Orden de 29 de Febrero de 1952 y revisión de 8 de Mayo de 1957. Ninguna de ambas hace referencia explícita a los fletes para el transporte de grano por lo que su aprobación por la Subsecretaría de Marina Mercante, si es que existió - antes de 1961, debió de ser mediante disposición no publicada. De hecho, los - antecedentes que han podido encontrarse al respecto permiten afirmar que en Julio de 1961 - cuadro IX- se produce una fijación de fletes (no sabemos si la - primera), coincidiendo con un momento en que el transporte de grano tiene una importancia considerable en el conjunto del realizable por flota española, como ya se ha referido. Los datos existentes sobre la firma del primer convenio de transporte con la CAT en 1959 (por parte de OFICEMA) y posteriormente con otros importadores - privados, a partir de finales de 1963-, son otra referencia adicional que puede dar a entender que no hubo otros fletes oficiales antes de esa de 1961.

A la altura de 1963 se producen una serie de quejas por parte de los importadores relativas a que los navieros estaban cobrando fletes superiores a los oficiales, como se recordará, con carácter de "máximos". Esto - hace que la Subsecretaría se dirija a OFICEMA llamando la atención sobre el particular (y recabando su propuesta de elevación de fletes), advirtiéndoles de la posibilidad de aplicar las disposiciones sancionadoras de prácticas ilícitas a la competencia (20). Curiosamente, la respuesta de los armadores consiste en - expresar su extrañeza sobre la vigencia de tales fletes que ellos estimaban sin efecto a partir del último día de 1961; creían haberse comportado de buena fé en todo momento, como acreditaba la reducción practicada en los primeros meses - de 1962 (en 10 pts. la tonelada) para volver a subirlos en determinados trayectos a partir del 17-VI-62 en dos pts/t., siempre en total conformidad con los - importadores (21).

En el primer trimestre de 1963 se produce la ya conocida derogación de algunas disposiciones restrictivas, pero en la misma fecha se dispone también la reserva de bandera para este -- tráfico. El 3 de Junio de 1963 el Subsecretario de la Marina Mercante presta su conformidad a una propuesta de fletes proveniente de la Dirección General de Navegación realmente exhaustiva (cuadro X).

A pesar de todo, en 1964 vuelven a aparecer quejas de que se están aplicando fletes superiores a los máximos establecidos oficialmente, reproduciéndose las amenazas de situación de 1963. (22). Ese mismo año 1964 se produce una pequeña modificación de fletes para dos tráficos determinados; LOURENZO MARQUEZ, 780 Pts/t., EAST LONDON, 750 Pts/t. (23); el 10-VII-1965 se establece el flete para importaciones procedentes de Argentina en 800 Pts/t. y 870 Pts/t. para transporte de "trigo, maíz y sorgo", ó "cebada", - respectivamente; a fines de 1965 y principio de 1966, se aprueba - el flete para procedencia de Grandes Lagos (Erie): 780 Pts/t. (grano pesado) y 830 (cebada); Grandes Lagos (superior): 810 Pts/t. (grano pesado y 800 (cebada). Pero la reforma sustancial no llega hasta 1966 (febrero)-véase cuadro XI- donde ya se recoge la libertad de contratación del transporte (24). Tras el establecimiento del flete para el transporte desde Brasil y Tailandia (25) y la modificación de 1967 (26), llegará la variación cualitativa de los fletes en 1970 -ver cuadro XII-. En Agosto de 1971 vuelven a subir, "siguiendo la misma mecánica" del año anterior (27) -cuadro XIII-.

El año 1973 será de quejas para los armadores, por no ver realizados sus deseos de aumentar los fletes oficiales; --

igual criterio les merecerá 1974 a pesar de la subida que se produce mediante Orden del Ministerio de Comercio de 1-IV-74, respondiendo a los aumentos producidos en el coste del combustible. Por cierto, que inexplicablemente el legislador habla de que los fletes vigentes en el momento había sido establecidos entre 1965 y 1967 y modificados y actualizados en cierta medida en 1970 (Preámbulo), - olvidando las demás disposiciones sobre fletes (especialmente las de 1969 y 1971).

Con posterioridad a esa subida se produjeron las - que figuran en el cuadro XIV mediante las disposiciones que también figuran en el mismo. Merece la pena destacar que en todas ellas, - a partir de la de 31-3-76 (con efectos desde 1-XII-75), se dispone invariablemente que "la Subsecretaría de la Marina Mercante establecerá las modificaciones que resulten de adaptar los fletes a -- los tonelajes de los buques empleados en el transporte". Ya se ha hablado de la enorme importancia del aumento de tamaño de los buques petroleros, que les permitió "aguantar" unos fletes oficiales bastante estables durante tiempo. Del mismo modo, la revolución -- del gigantismo en los graneleros de carga seca, y más concretamente en los de grano, permite importantes economías de escala del - tipo de las que se señalan en el cuadro XV para una serie de tamaños seleccionados por su proximidad a los de la flota española de los setenta. Pues bien, habrán de pasar más de cuatro años hasta - que aparezca la Orden de 2 de Mayo de 1980 en que por primera vez se establecen los fletes en atención al tonelaje de los buques de acuerdo con una clasificación previa de si son mayores o no de -- 40.000 TPM (véase cuadro XVI). Como puede apreciarse, el desglose

pone de manifiesto un ingreso diferencial del 6,9% entre los dos grupos.

Las variaciones más importantes producidas a partir de 1974 son las de 1975 y la de 1980, ésta última de carácter lineal (cuadro XVII). Obsérvese la relativa homogeneidad en las subidas de 1975 sobre 1970, en relación con las de 1980 sobre 1975, lo elevado de éstas respecto a la de 1970 y la corrección que debe hacerse a los resultados negativos de la variación de 1965; en 1966 se produce un desglose de los fletes en función de la zona portuaria de descarga, que pone de manifiesto la ventaja solapada en la aprobación de fletes anterior para los puertos de la zona norte, aún cuando resulta igualmente evidente la bondad de los fletes de 1961 para todas las zonas de descarga.

Los fletes oficiales y su comparación con los internacionales.-

En la polémica sobre si los fletes del mercado internacional han sido o no superiores a los oficiales fijados y aplicables a los transportes en bandera española, el de granos nos ofrece un elemento tan objetivo como la cuantía que, en compensación por diferencia de fletes, había de abonar el FORPPA a los navieros tras los oportunos trámites. De acuerdo con esos datos, los únicos años en que no hubo que practicar tal compensación fueron 1973 y 1974 dado que en los mismos los fletes internacionales no eran inferiores a los nacionales. Todos los demás años sí existió esa diferencia que motivó el pago de las cantidades correspondientes por el FORPPA. Dichas cantidades, como puede apreciarse en el cuadro XVIII, son de importancia en todos los años. Con ello

podemos ahorrarnos cualquier otro análisis ulterior. No obstante, se hará una breve referencia a la diferencia de fletes existente en 1963 (en que no existía sistema de compensación de fletes), 1976-76 y 1979 por disponer de información. A efectos de perspectiva para todo el período, debe tenerse en cuenta la información suministrada por el cuadro VIII.

En 1963 el 64% de las importaciones de grano por vía marítima tenía origen en Estados Unidos y un 8% aproximadamente en Canadá, Argentina y Australia, procediendo el resto de orígenes más cercanos, del continente Europeo o Africano. Su composición consistía en un 62,4% de maíz, un 23,6% de cebada y un 14% de trigo; los puertos de recepción más importantes para la carga transportada en buque español era los del Mediterráneo, que recibían el 78% de la carga que estos traían. Los fletes nacionales y extranjeros eran los que se señalan para una serie de tráficos en el cuadro XIX. No se conoce la participación de la bandera española en el transporte de los distintos granos, por lo que suponemos que ésta fué igual para todos ellos y para todas las procedencias. Si imaginamos que todo el grano es grano pesado (maíz, sorgo, trigo) y que su procedencia es (en todo él) la Costa Este de Estados Unidos, el mayor coste que ha entrañado utilizar la flota española a fletes oficiales puede cifrarse en: (540-360) por 1,228 millones de t.= 251, 7 millones de pts., un 50% más caro de lo que resultaría de transportarse en buque extranjero. Del mismo modo, en el cuadro XX se intenta ofrecer una síntesis del coste del transporte de grano en buque nacional para 1975 y 1976, de su relación con el coste que resultaría de aplicar los fletes inter--

nacionales y de las implicaciones de utilizar unos buques u otros.

En el cuadro XXI se presenta la diferencia de fletes existentes entre mercado interior e internacional para una parte importante de 1979 y el trayecto ARGENTINA-ESPAÑA que en el mismo se señalan.

5.- LA RESERVA DEL MERCADO Y LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA ESPAÑOLA.-

El principio de libertad de navegación -ya se ha dicho- estuvo a punto de conseguir su plasmación en España tras - la derogación de las numerosas normas reguladoras de precios aprobadas en 1963. Ello no obstante, se estimó que las especiales ca--racterísticas de los productos comerciados en régimen de "comercio de Estado" exigían su salvaguardia de los movimientos drásticos y no beneficiosos de los fletes internacionales (Orden de 15-III-1963). Es difícil definir la situación anterior a esta norma en lo que se refiere a la posible existencia de una reserva de hecho para la - bandera española, a la vista de los fletes oficiales existentes en 1961; difícil resulta entender también, cómo podría un cargador - pagar un flete superior al del mercado internacional si no se le obliga a usar un buque de bandera española. Las informaciones -- apuntan que la reserva de hecho se llevaba a cabo al ser la CAT - la que importaba en exclusiva hasta que a finales de 1963 se autorizó la concesión de licencias de importación a particulares; pero para entonces sí existía ya una norma reservando a la bandera española dicho transporte. Otra de las vías a través de las cuales debió aplicarse la reserva de hecho era la intervención de OFICEMA asignando buques a tenor de lo dispuesto en el artículo 7º de la

Orden de 29-II-52.

El mismo cuadro V nos suministra información sobre la entidad del tráfico de grano en el marco de la actividad de la flota española y la cobertura de las necesidades de transporte de estos productos.

El transporte correspondiente a 1979, de aproximadamente cinco millones de Tm., venía a representar el 4% del transporte total realizado por la flota española en ese año, el 6,5% -- del tráfico exterior y el 33% del tráfico de importación descontando el transporte de importaciones de crudos. La carencia de datos sobre valor de toneladas-milla, nos impide precisar más aquella -- importancia que, intuitivamente, sería mayor dado el recorrido realizado en el transporte de grano, superior a la medida de las importaciones no petroleras.

El grano fué el primero de los tráficos de carga seca de altura en 1960, a consecuencia de las fuertes necesidades de importaciones de cereales derivadas de la mala cosecha nacional (28). El año 1961 las necesidades casi se multiplicaron por cuatro, lo que no impidió que en algunos momentos se planteasen problemas de exceso (momentáneo) de capacidad de carga (29); esto, no logra evitar una fuerte presencia del pabellón extranjero (54%), a pesar de las programaciones de OFICEMA y de la colaboración dispensada -- por la CAT (30). Parece que progresivamente se va produciendo un -- desplazamiento de los buques dedicados a otros tráficos a granel -- hacia el de granos. Un momento de importancia en este sentido es -- 1963 (31), año en el que coinciden varios fenómenos: a) la reserva del transporte a los buques de pabellón nacional, b) se autoriza --

la libre concesión de licencias de importación a los particulares - y c), cierta buena posición de los fletes del mercado internacional que no lleva a los armadores a pedir revisión de sus convenios con los fletadores (32); una de las consecuencias de la concesión de reserva de bandera estribó en el traslado de dedicación de parte de la flota granelera a otros tráficos a éste, como se desprende de la importante alteración de cobertura que se produce en el mismo, y de la estabilidad de esta situación desde entonces.

A partir de 1963, la batalla de los armadores frente a la Administración, va a consistir en conseguir fletes oficiales mayores, y frente a los importadores, en que no se establezca la libertad de contratación o, lo que es lo mismo, que persista la fuerte presencia de OFICEMA en dichas contrataciones y en la asignación de transportes a realizar por cada naviera. El tema venía planteándose al parecer desde 1964 y desde entonces no dejará de ser contestado por los representantes de los armadores que hablarán de los evidentes perjuicios que tal situación les depara (33). A pesar de todo, en los primeros meses de 1966 se establece tal libertad de contratación, con lo que desaparece la presencia de OFICEMA en la asignación y programación del transporte, en la negociación de los convenios con los cargadores, el primero de los cuales se había suscrito en 1959 con la CAT y posteriormente con los demás importadores (34).

Los atractivos del tráfico de grano consiguen aumentos sucesivos en la flota destinada al mismo y de los niveles de cobertura. Ello, unido a los vaivenes de la importación realizada en la segunda mitad de los sesenta, llega a amenazar de exceso

de capacidad (en muy inferior medida a lo que se dirá cuando se -- utilice este argumento para reivindicar la reserva del transporte de la soja, desde el mismo año 1967) (35). El año 1970 resultará peculiar porque, frente a la queja de los armadores de que en 1969 había existido un fuerte contingente de buques que "había tenido" que irse al mercado exterior, se importa todavía menos grano, con lo que aquella situación de exceso se vería agravada; y así lo -- entienden (36), aunque no lleguen a quejarse, dada la buena "coyuntura de fletes en el mercado internacional". En realidad, en 1969 la cobertura se limitó al 83% y en 1970 al 76%; pero lo que resulta más curioso es que el transporte realizado en 1970 es menor, en términos absolutos, que el de 1969 (1.436.000 Tm y 1.677.000 Tm, -- respectivamente) todo ello parece indicar claramente que en 1970 no se produce una salida al mercado internacional por exceso de capacidad sino por mayor atractivo de los fletes.

Del período restante hasta la entrada en la crisis de 1975, se puede destacar: a) la cobertura prácticamente total de las necesidades de transporte en 1972: b) la reproducción del fenómeno de 1970, con salidas de un volumen importante de flota al mercado internacional, abandonando el mercado interior en 1973 y 74 -- como consecuencia de la buena coyuntura internacional de fletes; c) la persistencia, no obstante lo anterior, de la reivindicación de la reserva del mercado de transporte de soja. (37).

La crisis ha significado en este subsector un aumento de la cobertura; a la vista del escaso entusiasmo del mercado exterior, y aunque haya existido algún bache (en 1975) y el crecimiento no haya sido grande, el salto del volumen de requerimien

tos medios es muy superior en la segunda mitad de los setenta respecto a la primera mitad: la demanda de transporte marítimo para la primera mitad fué de 2.888.000 Toneladas, mientras que en la segunda (1975-79) era de 4.570.000 Toneladas, (un 60% de aumento medio prácticamente). A pesar de todo, el exceso de capacidad, será el soporte principal de las reforzadas peticiones de la Asociación empresarial sobre reserva del mercado de soja, en el que la participación - como puede apreciarse en el cuadro V-, es realmente exigua por más que con la crisis haya aumentado (38).

La actividad en el tráfico extranacional aparece - en el cuadro XXII al lado de la de importación; se aprecia claramente lo ya manifestado de las oscilaciones de la participación en uno y otro mercado cuando los fletes exteriores son atractivos -- (1973 y 1974).

6.- LOS DERECHOS REGULADORES (DDRR) Y LA COMPENSACION POR DIFERENCIAS DE FLETES,-

El Decreto 611/1963 de 28 de Marzo establecía una exacción para-fiscal ya prevista en el art°. 4° de la Ley de Tasas y Exacciones Parafiscales como "derechos para la regulación del -- precio de los productos alimenticios", vulgar y usualmente llamada, Derechos Reguladores. Entre los productos sometidos a Derecho Regulador, varios de ellos pertenecen al conjunto de los clasificados como comercio de Estado - cuadro XXIII-; reviste especial importancia para nosotros tanto por el tema mismo, como por el volumen a efectos de transporte (39).

El Decreto antes citado fijaba la cuantía de los

Derechos Reguladores (en adelante DD.RR.) en la diferencia entre el precio estimativo del costo de la mercancía importada (sobre muelle y despachada en Aduana) y el precio de entrada que, para garantía y defensa de la producción nacional (a menudo llamado "precio de - garantía") y del consumo, se establezca. De este modo, el flete "máximo" fijado oficialmente por la Subsecretaría de la Marina Mercante era un sumando de ese precio del bien en muelle y despachado. Una parte importante de los cereales importados es transportada por buques extranjeros autorizados a ello por Orden de 16-XI-1963.

El Consejo de Ministros de 19-II-65 estimó que el sistema de fijar los DD.RR. considerando como coste de transporte los fletes oficiales de la Subsecretaría, no era "el más adecuado a la equitativa incidencia del gravamen de ese Derecho Regulador y para los fines de regulación perseguidos...."; por ello -- acuerda que la Comisión Interministerial Consultiva creada en el artº. 4º del D.Ecreto arriba citado para la determinación del valor del D.R., tome como flete a efectos de su cuantificación el mínimo del mercado internacional, que sería señalado por la Dirección General de Navegación (art. 1); en el supuesto de que estos fletes internacionales fuesen inferiores a los oficiales fijados por la Subsecretaría de la Marina Mercante, se compensaría a los armadores -- de ahí la denominación posterior de "pagos por Compensación de Fletes" -- por la diferencia, previa la certificación oportuna de la Dirección General. Si el precio de entrada o de garantía no se modifica, una situación de inferioridad de los fletes internacionales da lugar a un aumento del Derecho Regulador en la misma cantidad. Como contrapartida, habría de abonársele esa diferencia de fletes

al armador, y como ninguna norma dispuso nada sobre el particular, se estableció una tácita relación entre los recursos recaudados - vía DD.RR. y el importe a pagar posteriormente como Compensación - por Diferencia de Fletes, situación que se ha venido dando a lo -- largo de toda la historia hasta el presente con la única excepción del año 1973 y 1974. El Organismo encargado de realizar tales pa-- gos sería la Comisaría de Abastecimientos y Transportes hasta el - 11 de Agosto de 1969, fecha en que pasa a ser el FORPA; éste dispo-- nía como una fuente más de recursos, de esos DD.RR. (ley 26/1968 de 20-VII). Tan sofisticado mecanismo por el que en definitiva se ordena a un organismo como el FORPPA la realización de unas funcio-- nes que no están en su esfera de cometidos, quebraría en el momen-- to en que lo recaudado por DD.RR. no fuese suficiente para finan-- ciar la llamada Compensación por Diferencia de Fletes, porque los fletes oficiales - que llevan una vías y sistemas de aprobación -- específicos -son superiores al flete internacional más el Derecho Regulador; de esta forma, de producirse el pago por el FORPPA, su-- pondría una actividad de subvención no autorizada ni presente en - sus fines fundacionales (cuadro XXIV).

Este conflicto se planteó en los años 1972/73 y -- 1975, cuando ^{las} recaudaciones del FORPPA por Derechos Reguladores no cubrían los pagos a realizar por compensación de fletes, ^{fué} resuel-- to tras fuertes tensiones entre particulares y los organismos afec-- tados (40) por acuerdo del CCMM de 11 de Mayo de 1973, que autori-- za al FORPPA a realizar esos pagos aún cuando la recaudación efec-- tiva vía DD.RR. no llegue a cubrir los mismos. Y para evitar repe-- ticiones futuras de esta situación que atentaba contra los dispues

to en el artº 7 de la Ley de Organismos Autónomos de 26-XII-1958, se dispuso que se estudiasen y adoptasen las medidas oportunas -- (vieja fórmula de dejar intacto el problema) -- "para el cumplimiento de las disposiciones de pagos de 19-II-65 ya citada y la de -- 22-XII-72 -- nacida en el mismo sentido que la de 1965, pero como consecuencia de la modificación que la normativa sobre DD. RR. había sufrido con el Decreto 3.221/72 de 23 de Noviembre-, incluso en si tuaciones especiales del comercio internacional de cereales pienso y de los fletes".

El no establecimiento de estas normas hizo que, al igual que había sucedido con las compensaciones devengadas en 1972 y primeros meses de 1973, la caída de los fletes en el mercado internacional en 1975 y la no suficiencia de lo recaudado vía DD.RR. (41), volviera a planter problemas por la negativa del FORPPA a realizar esos pagos. El Consejo de Ministros habría de disponer -- en su reunión de 22 de Agosto de 1975 que el FORPPA realice esos -- pagos, rechazando la propuesta formulada por este organismo de que el Tesoro lo resarciese posteriormente mediante el otorgamiento del oportuno crédito extraordinario.

El problema no acababa ahí sino que a él se unía -- otro consistente en un llamado "deficit contable" o diferencia entre los devengos por Derechos Reguladores y la efectiva disposición de los mismos. Al no observarse criterios riguroso en la compensación de los fletes en atención al tonelaje del buque efectivamente utilizado se provocaba "... un incentivo económico al margen de las necesidades reales de dichas importaciones ... (y) un exceso evidente de las mismas ... (con) repercusión en el precio de entrada --

fijado por la autoridad agraria ". (42).

A pesar de las medidas adoptadas en 1973 y 1975,- el Consejo de Ministros acordó en su reunión de 18-II-77 -a propuesta de Agricultura- una serie de "medidas complementarias de la regulación de las campañas cerealistas"; una de éstas consistía en - la elaboración de un informe por parte del FORPPA, con la participación de sectores y organismos afectados, sobre el vigente sistema de compensación de fletes "... valorando los costes que el mismo representa para el Tesoro y propuesta de regulación para el futuro". Detrás del acuerdo está la alarma sobre el crecimiento del coste de la política de Compensación de Fletes que, de 361 millones de Pts. en 1975, había pasado a 1.311 millones en 1976(43). Para ello precisamente se formó un GRUPO DE TRABAJO con la participación del FORPPA, SENPA, Secretaría Genral Técnica del Ministerio de Hacienda, Dirección General de Navegación, Dirección General de Importación y Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura. Las posiciones de cada organismo podrían sintetizarse en lo siguiente (44):

SENPA: es el organismo que adopta críticas más radicales sin duda por ser el más afectado por la situación. Denuncia la distorsión - que supone la situación para la función que correspondería a los DD.RR.; aclara, que el déficit de la Balanza de Fletes no se debe al tráfico de granos; entiende que se da un cierto exceso de flota que, unido y debido en buena medida a la existencia de unos fletes protegidos, generan aquellas distorsiones; denuncia que se está - importando grano a precios inferiores a los de entrada o garantía -repartiéndose entre importadores y armador la subvención (45)-

por contrataciones orientadas a no mantener los buques ociosos;-- advierte el componente especulativo que se da en la demanda de importaciones de grano en 1975 y 76 al acumularse licencias de importación en los momentos en que los DD.RR. son bajos; se pronuncia - por la liberalización del transporte y, subsidiariamente, si por razones de política económica se entiende deseable apoyar a la Marina Mercante española, porque los organismos que lo realicen (apoyo) sean otros distintos del FORPPA y con recursos diferentes a los DD.RR.; asimismo, se pronuncia contra la posibilidad de que el cambio quede reducido a la consideración del flete nacional en lugar del internacional para la determinación del Derecho REgulador, pues, a las desventajas advertidas, se uniría el hecho de que los importadores se apropiarían directamente ya de una ayuda destinada a los armadores.

FORPPA: se adhiere a los criterios del SENPA y añade, como oposición a que se vuelva al sistema anterior a 1965 considerando el -- flete nacional para fijar el Derecho REgulador, que ya hay capacidad suficiente de flota para transportar todas las importaciones de grano; que, de otra forma, habría de derogarse la Orden de 16-XI-63 sobre autorización a buques extranjeros a hacerlo en caso de imposibilidad de buque nacional. De todas las maneras, resulta algo curioso que en determinados momentos se llegase a aceptar incluso por el propio FORPPA la continuidad del sistema en la consideración de que no sería contrario a sus fines programáticos por la vía de lo dispuesto en el apartado V del art. 2º de la Ley de su creación. DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION: frente a las posturas anteriores, defenderá la necesidad de protección a la bandera española, máxime

en estos momentos, entiende como buena fórmula aceptar

que se fije el D.R. teniendo en cuenta el flete nacional, y recuerda el sacrificio de los armadores que se esfuerzan por eliminar el déficit de la Balanza de Fletes. A diferencia de los críticos a que hicimos mención, entiende que las distorsiones del mercado de granos, lejos de ser producidas por la participación de los buques españoles, se deben a la participación de los buques extranjeros, resultando difícil el control de volúmenes y precios; pone como -- ejemplo lo acaecido en 1975 en que se importaron, en tan sólo el -- primer semestre, 3,2 millones de toneladas (1,7 en buque extranjero y 1,5 en buque español) que desbordaron el mercado e incluso dieron lugar a elevaciones de almacenamiento muy fuertes e incluso a pérdidas de algunas cantidades. En realidad resulta difícil de comprender el alegato de la Dirección General (incluso en términos literales), y la veracidad de sus afirmaciones, así como la relación que estos presuntos hechos pudieran tener con el tema debatido. Pero resulta de todos modos evidente el intento de apoyo que su defensa supone para los armadores del grano, no dudando en poner al "descubierto" tácitamente que si en 1975 se dió tan alta participación de bandera extranjera fué gracias a la actuación de la propia Dirección General autorizando a esos barcos extranjeros.

La "batalla de los fletes" no tiene como único escenario el debate del Grupo de Trabajo anterior sino que trasciende -- también a otro creado en virtud del mismo acuerdo del CCMM que dió origen a aquel, denominado "Modificación del Régimen de Derechos -- Reguladores", donde se incidía en la necesidad de evitar los efectos negativos que sobre los mismos tenían algunos elementos extraños,

entre los que destacaban las Compensaciones de Fletes. Esto había dado lugar a una nueva defensa por parte de la Dirección General de Navegación del papel de los fletes oficiales españoles pues, aunque fuesen superiores, evitaban "... las alteraciones ocasionadas por los internacionales, que pueden dar lugar a irregularidades de precios como consecuencia de las diversas opciones que pueden tener - los importadores de tomar un buque SPOT, CIF, FOB, o navegando (sic) ... " (46).

En realidad los problemas fundamentales que se plantean con el régimen de Compensación por Diferencia de Fletes existente se refieren al impacto distorsionador que produce en el mercado de granos a través de un triple mecanismo de conflicto:

a) La apropiación que, de parte de la subvención que supone los -- mayores fletes oficiales, efectúan los importadores de grano, tema denunciado en el Grupo de Trabajo, como se ha dicho, y conocido en alguna medida por las Autoridades y literatura especializada (47). Este comportamiento de armadores e importadores de grano -multinacionales americanas-, además de echar por tierra todo posible soporte de la política de apoyo al sector armador por el Estado, constituye materia penal evidente, lo que explica la ausencia de pruebas documentales fehacientes (48). En cualquier caso, para que se de esta apropiación tiene que darse un supuesto de exceso de oferta porque, de otro modo, teniendo los armadores la reserva del mercado, no se comprende cómo pueden presionarles los importadores a fletar sus buques en condiciones "time charter" percibiendo las -- subvenciones inicialmente destinadas a aquellos. Esta es la razón

por la que pensamos que sólo se ha podido producir tal fenómeno en los recientes 1976 y siguientes.

b) otro mecanismo origen de disfunciones consiste en que se están pagando unos fletes iguales para cualquier tamaño de buque, originando unos beneficios extraordinarios a aquellos que poseen mayor tamaño. La razón de que ésto sea así deriva de que en su establecimiento se toma como referencia un buque tipo que asegure una retribución "ordinaria" a los factores de producción, a partir del buque más ineficiente.

c) el tercer mecanismo se produce a través de la figura que empieza a aparecer en 1975 del "armador-importador" (49). De este colectivo puede entresacarse el caso de NAVIERA LETASA que en un "retrato robot" podría exponerse como el caso de una naviera montada con financiación externa barata (Crédito Naval), apoyada en un complejo sistema de avales, que decide pasar al sector de importadores de grano creando una sociedad "ad hoc". Es ahí cuando choca con las multinacionales importadoras de grano asentadas en el negocio en -- España que poseen estrechas relaciones con los exportadores americanos (a veces son los mismos) que terminan haciendo saltar la empresa importadora primero, y la naviera, comprometida a través de un aval concedido a la primera, después (50).

Pues bien, tras las oportunas deliberaciones, el Grupo de Trabajo constituido para estudiar la problemática de los fletes de importación de cereales-pienso elabora a mediados de 1970 una propuesta, tras desechar una por una las otras que sehabían formulado; éstas iban desde la liberación del transporte "...no sopor

table en la actual coyuntura de la construcción naval (!! sic!!)... sin grave daño ..."" (51), hasta la continuidad del sistema. La propuesta pactada y aprobada por unanimidad consistió en la supresión de la Compensación de Fletes y en la consideración de los fletes - oficiales para el cálculo de los Derechos Reguladores. Pero también se acuerda que: "los tipos máximos de fletes se establecerán en - función de la edad del buque, su tonelaje, su posible rotación, origen de la mercancía importada y cualquier otro condicionante que - determine de forma objetiva el valor del flete"" (52).

La Propuesta anterior pasó a formar parte de las - "Bases para la modificación del sistema", pero a la misma se le añadió que, en el supuesto de necesidad de utilizar flota extranjera para estos transportes, "... se tratará de que la flota nacional no se vea perjudicada en su plena ocupación por un mercado internacional de fletes a la baja. Para ello se adoptarán las medidas oportunas que complementen la cuantía de los DD.RR. a aplicar a los cerales transportados en buque no nacional ..."" (53).

De cualquier modo, todo el trabajo realizado seviría para mucho porque, a la altura de 1980, se siguen calculando - los DD.RR. con arreglo al viejo sistema, y lo que es más grave, sin aplicarse hasta la aparición del BOE de 24 de Mayo de 1980 (Orden de Transportes de 12 de Mayo) medida alguna adaptacion de los fletes al tamaño del buque empleado.

7.- SOBRE EL EXCESO DE CAPACIDAD DE LA FLOTA DEDICADA AL TRANSPORTE DE GRANOS.-

El año 1968 se planteó ya un pequeño problema próximo al exceso de capacidad, que encontró salida en una mayor par-

ticipación de la flota española en las exportaciones vía marítima a Oriente Próximo. El problema se plantea al producirse cierta caída de importaciones y falta de atractivos en el mercado internacional; su escasa entidad viene reflejada por el hecho de que dos años más tarde OFICEMA ha de intentar explicar a las autoridades del sector el defecto de capacidad de transporte como resultado de la "falta de atractivos", cuando en realidad ese año se estaban -- transportando fuertes cantidades entre terceros países. Los leves -- desajustes que pudieran plantearse posteriormente tendrían buen -- encaje en un mercado internacional fuertemente demandante, en buenos fletes (1973 y 74) y en la inmediata adopción de normas estrictas para la no utilización de flota extranjera -1975- (54).

También existen ciertos excesos de capacidad motivados por el carácter estacional del tráfico y por la actividad de las empresas importadoras que, aún cuando disponen de la licencia autorizada en un momento de bajos Derechos Reguladores, no llevan a cabo las importaciones hasta que éstos suben posteriormente (en un intervalo temporal máximo de tres meses); este alarde de prácticas especulativas dió lugar a alguna importante paralización en 1975 (55).

Los años en que se plantearon las más serias quejas por parte de los armadores fueron 1976, 1977 y, en menor medida, en 1978. En el primero y segundo de ellos se plantea en términos de -- exceso de capacidad que podría haberse cubierto con una reserva del mercado de transporte de habas de soja en que la participación del -- pabellón español venía siendo inexistente (56). En cuanto al último de los años, no se trata de una queja referida a todo él sino a sólo el último trimestre, dado que antes, una serie de medidas --

adoptadas por la Administración para proteger a los productores nacionales de grano, habían motivado un importante traslado de estos buques al transporte de soja, consiguiendo así un interesante avance en su cobertura (57). La actividad de la flota española para los años 74 a 79, sin embargo, no avala claramente aquellas afirmaciones. En efecto, de lo que aparece en el cuadro XXV puede inferirse:

a) No hay una correspondencia clara entre los aumentos en el tonelaje de la flota granelera -que en un 80-90% es susceptible de participar teóricamente en el transporte de grano- y las variaciones en su actividad; así, resulta que, tras los importantes aumentos -de tonelaje de 1971, 72 y 73, la actividad de la flota -medida por la suma del transporte de importaciones y extracomunitarias- apenas --aumentó en un 25% entre 1973 y 1970, mientras un aumento de cerca del 5% en la flota significan un aumento de la actividad de la flota del 79% (1976/73). Parece que los armadores tienden a dar menos información de su actividad cuando ésta se refiere a participación en tráfico entre terceros países porque sólo así pueden entenderse lo anterior y los descensos de actividad de 1979 y 1973 (en términos absolutos) respecto a sus inmediatos anteriores.

b) El transporte total realizado por la flota española sólo es superior a las necesidades de nuestras importaciones de cereales en los años 1970, 1972 y 1976 de los años en que se dispone de información completa); los dos primeros no implicaron problema alguno porque la cuantía era poco significativa y el mercado internacional -atravesaba un buen momento, y en cuanto al último año (y, lógicamente, subsiguientes) no es muy elevado (16%); el crecimiento de

las importaciones de cereales en los últimos años ha sido notable (39,6% de 1976 a 1978), hasta el punto de que las importaciones de 1978 representan un 20% más que el transporte total realizado en 1976; resultando superior también al aumento de tonelaje producido entre esos dos años.

c) Tal como estaba concebida la participación en el tráfico -que - todos los armadores "del grupo" con buques aptos pudiesen participar en el mismo-, resulta que la casi totalidad de la flota granelera es potencialmente de granos - y desde luego a la hora de pedir protecciones para paliar la mala "marcha del mercado"-, con lo que los excesos y defectos resultan siempre muy artificiales. En efecto, informaciones accesibles (58) apuntan que en Octubre de 1973, de 25 buques teóricamente dedicados al transporte de grano de importación, 13 se encontraban en otros tráficos (fundamentalmente fletados al extranjero), realizando otras importaciones o fletados a importadores españoles por largos períodos de tiempo (ENSIDESA). Estos buques afluyen masivamente al tráfico del grano cuando la coyuntura internacional no es halagüeña. De ahí resulta un importante componente adicional a la flota de grano de 1976 y siguientes -- como, por ejemplo, los buques "Banderas", "Lequeitio", "lujua", -- "Deusto", "Monte Zamburu" y "M. Zaraya", "Pilar María", "Soledad - María", "Llaranes", y "Trasona", entre otros. El segundo componente adicional de flota lo constituyen los buques citados al principio de esta capítulo con capacidad para transporte de graneles que también se refugian aquí cuando los otros no ofrecen seguridades. El tercer y último componente adicional de flota está representado por

las contrataciones realizadas con cierta "alegría" en años anteriores al boom de 1973 y en este mismo; tiene su entrada en servicio en la primera mitad de los setenta, y son tanto más graves (en cuanto a sus efectos) cuanto más tarde entraron en servicio.

d) Pero no debe olvidarse por otra parte que estamos hablando de una flota que puede dedicarse al transporte de varios graneles y comparando su capacidad con las necesidades de un solo segmento - (importaciones de grano). Sin embargo, "mercado" como tal existe y en gran dimensión por cuanto las participaciones en otros graneles, especialmente la soja, son bajas.

e) En cualquier caso, parece que el tema de un posible exceso debe plantearse desde la pregunta de a quién es imputable, para, en su caso, adoptar distintos tipos de decisiones. En lo que aquí aparece hay que tener en cuenta que las decisiones de construir corresponden a los empresarios, y que, en consecuencia, deberían asumir el resultado de su decisión y no intentar trasladar a la colectividad - en versión del Estado- lo que sólo a ellos incumbe.

8.- CONCLUSIONES:

Aún cuando no toda la flota granelera está dedicada al transporte de cereales pienso, la práctica totalidad de los buques de este segmento ha estado o está afectada por la marcha de este tráfico por su atractivo de demanda creciente y asegurada, y fletes superiores a los del mercado internacional. La marcha de -- esta flota se caracteriza en los sesenta y setenta por la producción de fuertes crecimientos en el final de los sesenta y, especialmen-

te, en los primeros setenta. Aún cuando hay una parte de la flota granelera con presencia constante en el transporte de granos, no puede hablarse como tal de una flota nitidamente diferenciada.

A pesar de la buena tendencia que se aprecia en la evolución de la demanda de este transporte, se registra cierta irregularidad en la misma, lo que ocasiona algunas distorsiones debidos a la suficiencia de capacidad de transporte de la flota nacional. Pero la evolución de la cobertura del tráfico de importación por la flota española no depende sólo de la demanda sino de la situación relativa de los fletes oficiales respecto a los internacionales, de modo que puede concluirse que aquella fué anormalmente baja cuando los fletes del mercado internacional fueron buenos: 1970, 73 y 1974. Del mismo modo, los altos grados de cobertura de la segunda mitad de los setenta se deben a la afluencia masiva de graneleros a este tráfico cuando las condiciones de los demás y de los extranacionales eran malas. En cuanto al tipo de empresas navieras presentes en este subsector, resulta meridiano que hay -- una especialización en los tráficos protegidos en los casos en que dichas empresas cubren actividades distintas al grano; la coincidencia mayor se da entre transporte de grano y, en su caso, petroleros. Internamente, hay una estructura de reparto del mercado entre los distintos navieros y de práctica del concierto como norma de conducta empresarial. Como en otros casos de tráficos protegidos, la dinámica empresarial girará fundamentalmente en torno a la Administración en busca de mayores fletes, reservas adicionales del mercado, etc.

El mecanismo de protección tiene como palancas fundamentales la reserva y los fletes oficiales fijados de manera -- que cubran, como mínimo, los costes medios del buque más ineficiente para transportes de una sola dirección. Dichos fletes han estado generalmente por encima de los internacionales con las breves excepciones y ni siquiera durante todo el año de los años 1973 y 1974. Un rasgo que refleja los beneficios adicionales que comporta el sistema de fijación de los fletes es el de que son únicos para cualquier tamaño de buque que se emplee en el transporte olvidando las importantísimas economías de escala que existen en los grandes buques. Por otra parte, el sistema empleado para retribuir ese mayor nivel de los fletes oficiales respecto a los internacionales a través de la Compesación por Diferencia de Fletes abonada por el FORPPA, comporta una disfunción para la política agraria de este organismo y, en cierta medida, para la general de importaciones de cereales pienso, además de suponer una vía de apropiación de excedentes por parte de las multinacionales de importación de granos.

En definitiva, se trata de un sector en el que funciona -como en el petróleo- el esquema básico de la política adoptada en la Marina Mercante: para asegurar el abastecimiento de estos productos, la estabilidad de los fletes y paliar los mayores - costes derivados de una política de cautividad de los inputs, se reserva el mercado a la flota nacional, se le fijan unos fletes beneficiosos y, en general, se renuncia a la aplicación de cualquier medida disciplinadora del subsector - vía actuación directa del Estado, o mixta, con apoyo de algunos mecanismos del mercado-, conso

1254

lidando la ineficiencia y trasladando a la sociedad los mayores
costes.

NOTAS DEL CAPITULO XVI

- 1.- ANAVE, "Situación y necesidades de flota granelera", Madrid, mayo 1.978; ellos valoran esas necesidades en un millón de TPM (pg. 8)
- 2.- Cfr. Ibidem, pg. 4
- 3.- Cfr. Ibidem, pgs. 2 y 10
- 4.- Cfr. Ibidem, Anexo 5.4
- 5.- Cfr. Ibidem, pgs. 2 y 3
- 6.- Véase lo dicho en caps V (apartado III) y XIV
- 7.- ANAVE, "Estudio de justificación de revisión de fletes ..." o.c., 1.978, pg. 7
- 8.- Cfr. Ibidem, pg. 8; ver también EMPRESA NACIONAL EL CANO, - presidente de la, "Discurso ...", pg. 7 (el 60% de los "bul-karriers" operan en grano) y 8 (los que se encontraban en - tráfico extranacionales, han entrado al tráfico protegido)
- 9.- ANAVE, "Marina ... 79", o.c., pg. 52
- 10.- Véase, por ejemplo, OFICEMA, "Memoria, 1.963".
- 11.- En 1.978 era del 7,1%
- 12.- Véase, I.E.W.C., "Estadística del transporte", o.c.
- 13.- Para una distancia media de 4.000 millas, las más de 4 millones de toneladas de maíz y sorgo de 1.976, representan 15.696 millones de Tm, esto es, en torno al 6% de la demanda de importación realizada por la flota española.
- 14.- Véanse las Memorias anuales de OFICEMA, años 1.973 (pg. 18) 1.974, (pg. 16), y 1.975 (pg. 15).
- 15.- Véanse las reuniones del subsector:

	grano, convenio	otros, grano	resto
1.972	---	12	38
1.973	21	---	24
1.974	6	2	38
1.975	---	27	47
- 16.- Así, la Naviera YBARRA y Cia. traía de Sudamérica en línea regular, grano, azúcar, café, etc...
- 17.- Ponencia de la D.G.N. en el Grupo de Trabajo creado para - el tema de la Compensación de Fletes
- 18.- Véase, OFICEMA, "Memoria 1.963", o.c.
- 19.- Al margen de que hablar de "exceso" es incorrecto, es - indudable que el mercado de demandantes que se da a partir de 1.975, mejora la posición de los cargadores (importadores).
- 20.- SA M.M., escrito de 31-I-63
- 21.- SA M.M., escrito de febrero de 1.963
- 22.- se llega a detallar los barcos en el Oficio de la SA M.M. 21-IV-64
- 23.- DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION, Oficio, 14-I-64
- 24.- Se trata de presentarlo como un mero desglose de los fletes en atención a los puertos españoles de destino (Mediterráneo o Norte).
- 25.- Procedencia de Brasil, fecha 8-VII-66, 700 pts./t., más 6pts./t. por demora; términos FIO. Trayecto desde Tailan-

- dia, 22-X-69, 1.000 pts./t.
- 26.- En febrero de 1.967, trayectos desde Costa Este de México a Norte de España, 610 pts/t.; a Mediterráneo, 640 pts/t
 - 27.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.971, pg. 84
 - 28.- Véase OFICEMA, "Memoria 1.960", o.c.
 - 29.- Cfr. OFICEMA, "Memoria 1.961", pg. 108
 - 30.- Idem: "fué preciso establecer porcentajes para determinar en cada momento los derechos de participación de cada empresa interesada".
 - 31.- Cfr. OFICEMA, "Memoria 1.963, pg. 128 y 129
 - 32.- Sin duda, creyendo que era coyuntural; en cualquier caso se trata de apuntalar la reserva. Poco feliz resulta en este sentido el comentario "Sabemos servir" aparecido en la Memoria de 1.963 (OFICEMA), pg. 130
 - 33.- Cfr. OFICEMA, "Memoria 1.965", pg. 117
 - 34.- Id. Memorias de 1.963 (pg. 129) y 1.966 (pg. 132)
 - 35.- Id. Memoria 1.967, pg. 132; de 1.969, pg. 91
 - 36.- Cfr. OFICEMA "Memoria 1.970", o.c. pg. 88, aunque no cejen en lo de conseguir la reserva del transporte de soja
 - 37.- Véanse las Memorias de OFICEMA, años 1.971, 72 y 73
 - 38.- ANAVE, "Marian ... 1.978", o.c., pg. 7
 - 39.- Aunque a partir de 1.977 podría plantearse también para las líneas regulares (extensión de la reserva a cargamentos no completos, que habrán de ser transportados por líneas con buques españoles, si las hay).
 - 40.- Del que ha de resaltarse la posición de acendrado defensor de los armadores que caracterizó a la D.G.N.
 - 41.- Derivada del alza de los precios de origen
 - 42.- Propuesta del Grupo de Trabajo, 1.977
 - 43.- Propuesta del Ministerio de Agricultura en el Grupo de Trabajo.
 - 44.- Actas del grupo de Trabajo, 25-IV-77 y 9-V-77.
 - 45.- Un escrito de la S.A.M.M. al Ministro de Comercio (16-III-76) refiere que los armadores han firmado un convenio de no ceder a los importadores ninguna cantidad sobre el flete excepto una pequeñísima cantidad consistente en "bonificaciones típicas del fletamento a $\frac{1}{2}$ largo plazo".
 - 46.- Intervención de la DGN en el Grupo de Trabajo, actas citadas en nota anterior, pg. 2
 - 47.- SANCHE, P., o.c., pg. 85 a 87. También el escrito citado en nota 45
 - 48.- Idem
 - 49.- Que se conoce y denuncia en cartas y escritos oficiales - (una de ellas a Calvo Sotelo, 1.976)
 - 50.- El seguimiento parcial del "asunto Letasa" a través de la prensa escrita puede verse en: "El País" de los días 12-XII-80 (pg. 55); 8-IV-81 (pg. 57); 3-XII-80 -- (pg. 55); 3-I-81 (pg. 34); 17-XII-80 (pg. 57); 7-XII-80 -- (pg. 47), y 14-XII-80 (pg. 47). Entre los más sobresalientes importadores de grano, destacan TRANSAFRICA, SESOSTRIS CONTINENTAL GRAIN y OESA (I.N.I., que también importa habas de soja)

- 51.- Propuesta del Grupo de Trabajo, pg. 4
- 52.- Cfr. Ibidem, pg. 5
- 53.- Cfr. Ibidem, Base 3a
- 54.- Fruto del endurecimiento del mercado en la mitad de los se-
tenta se produce el compromiso (?) de la DIRECCION GENERAL
DE NAVEGACION de "No autorizar un sólo barco extranjero" en
el futuro (para transportes de grano); cfr. oficio de la --
D.G.N. a Sindicato N. de la M.M.
- 55.- "Gaceta del Norte", 9-VIII-75
- 56.- Cfr. OFICEMA, "Memoria 1.976", pg. 33. También ANAVE, "Infor-
me sobre protección a la industria de habas de soja", Madrid,
s.f. (¿mediados de 1.977?), que incorpora como anexo la Or-
den conteniendo aquel producto como "comercio de Estado" --
(y su consiguiente reserva de transporte).
- 57.- ANAVE "Marina ... 1.978", o.c., pg. 57. El Buque sería de 3
34.892 TPM, un 86% de capacidad de carga; eran 34 buques; -
duración media del viaje 47, 39 días; rotación media 6, --
9626; de ahí resultaría una capacidad de transporte de 7,1
millones de toneladas, de las que habría que deducir la par-
te de Argentina, sometida a restricciones de capacidad por-
tuaria; la distribución de los aprovisionamientos venía a ser
(de 1.974 a 1.976): USA, 65%; Brasil, 10%; Suráfrica, 3%;
Argentina, 22%.
- 58.- Escrito de OFICEMA a Director General de Navegación (Sr. -
ISASA), el 8-I-73

1258

Cuadro: I

COSTES DE UN BUQUE DE 35.000 T^{PM} DEDICADO A GRANO A MEDIADOS DE 1.978

	Coste por viaje en 10 ⁶ pts.	Composición
Capital	10,9	34,5
Operación	10,3	32,6
Escala	2,2	7,0
Combustible	7,0	22,2
Correaje	1,2	3,8
Total	31,6	100
Carga (Tm)	30.007	
Coste/Tm pts/Tm	1.053	

FUENTE: ANAVE "Estudio de justificación de revisión de fletes..."
Octubre 1.978

1259

Cuadro 11

DESGLÓSE DE LOS GASTOS OPERATIVOS ANUALES DE UN BUQUE DE 35 000
T.M. DEDICADO A TRAFICO DE GRANO.

	Valor 10 ⁵ pts.	%
Previsiones y Pertrechos	2,3	2,5
Respetos	2,2	2,4
Pinturas	4,0	4,3
Reparaciones-conservación	3,5	3,8
Visita anual	8,0	8,8
Visita cuatrienal (1/4)	4,5	4,9
T. S. H.	0,9	0,1
Seguros buque	16,0	17,5
Nóminas	43,4	47,5
Gastos generales	6,6	7,2
Total	91,3	-

FUENTE: La misma del cuadro 1

1260

Cuadro III

RELACION DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS DEDICADAS AL
TRANSPORTE DE GRANO A FINALES DE 1.978

A.- Buque de carga general de hasta 19.000 Tons.P.M.
habitualmente en tráfico de grano

EMPRESA	BUQUE	T.P.M.	AÑO CONSTRUCCION
Naviera Ramirez Escudero, S.A.	CIGUITIA	16.051	1.972
Ponte Naya (Cia. Maritima)	PONTE PEDRIDO	15.900	1.978
TOTAL	2	31.951	

B.- Buques granaleros tipo "handy-size", habitualmente
en tráfico de grano (#)

EMPRESA	BUQUE	T.P.M.	AÑO CONSTRUCCION
T.A.C., S.A.	SAC MALAGA	30.449	1.976
Cia. Naviera Vascongada, S.A.	SERANTES	27.073	1.969
	BANDERAS	27.178	1.970
	MARTA	19.052	1.973
	COBETAS	27.398	1.973
Líneas Aemar, S.A.	M. DEL MAR	24.078	1.975
MARCOSA	LLARANES	21.496	1.971
	MARCOVERDE	35.267	1.974
	TRASONA	21.495	1.971
Transportes de Petróleos, S.A.	LUIS PEREDA	25.710	1.965
Naviera Abra, S.A.	MARCOAZUL	35.267	1.974
Naviera Aznar, S.A.	MONTE ZARAYA	27.029	1.968
	MONTE ZAPOLA	27.040	1.969
	MONTE ZANRURU	27.178	1.969
	MONTE ZALAMA	26.798	1.967
Naviera Bilbaina, S.A.	LUJUA	27.073	1.968
	LEKEITIO	27.178	1.970
	DEUSTO	26.967	1.972
	INENE	19.052	1.973

1261

Cuadro III CONT.

EMPRESA	BUQUE	T.P.M.	AÑO CONSTRUCCION
Naviera de Castilla, S.A.	MINAS CONJURO	25.670	1.961
Naviera Galea, S.A.	FADURA	35.267	1.974
	GALEA	35.267	1.974
Naviera del Noroeste, S.A.	DRY SACK	30.449	1.975
	BANDA AZUL	30.449	1.975
	CASTELLBLANCH	30.449	1.975
TOTAL 11	25	690.330	

C.- Buques graneleros grandes, con tráfico más habitual en grano

EMPRESA	BUQUE	T.P.M.	AÑO CONSTRUCCION
Empresa Nacional Elcano	C. HANZANARES	53.489	1.972
Naviera Artola, S.A.	ARALAR	53.489	1.971
	LIEDANA	53.489	1.972
Naviera Letasa, S.A.	PILAR MARIA	53.400	1.972
Naviera Antro, S.A.	MANUEL YLLERA	53.450	1.971
Naviera Vizcaina, S.A.	ERHUA	53.488	1.973
	EA	49.700	1.971
Líneas Asmar, S.A.	MARQUES DE BOLARQUE (ss)	79.002	1.972
Naviera de Castilla, S.A.	SOLARES (ss)	70.970	1.970
Naviera Letasa, S.A.	SOLEDAD MARIA(ss)	80.000	1.971
TOTAL 8	10	668.477	
TOTAL GENERAL 18	37	1.322.758	

Notas: (s) Incluye los buques más comunmente utilizados internacionalmente en tráfico de grano, de tamaño 19.000 a 40.000 Tns.P.M., aproximadamente.

(ss) Estos buques se dedican también al tráfico de mineral y carbón.

Fuente: Elaboración propia, en base a información facilitada por las navieras

1262

Cuadro IV

Evolución de la flota granelera 1970-1978

	BUQUES		Variación porcentaje al interanual
	Nº	TMB 103	
1970	16	277	-
1971	22	437	58
1972	30	652	49
1973	38	733	12
1974	-	-	-
1975	43	768	5
1976	-	-	-
1977	52	839	9
1978	54	862	3

Aumento 1978/65 Grupo "carga seca" = 26%

Fuente: Elaboración propia
Datos de base: ANAVE

CUADRO V TRAFICO DE GRANO. IMPORTACIONES Y COBERTURA DEL
PADELLON ESPAÑOL

	MAIZ		SORGO		HIJO		TRIGO		CERADA		TOTAL	
	T	%	Tm.	%	T	%	T	%	T	%	T	%
1.955	44,9	42					72,1	50	29,6	12	148	40
1.956	51,7	42					19,8	0	-	-	72	30
1.957	100	-					-	-	48	-	148	-
1.958	27	-					-	-	32	-	59	-
1.959	74	50	50	50			51	50	115	50	290	50
1.960	137	63					227	72	167	42	537	60
1.961	375	18					1.419	52	352	50	2.147	46
1.962	252	87					780	54	32	95	1.064	63
1.963	994	(72)					222	(72)	375	(72)	1.591	77
1.964	916	(74)					113	(74)	625	(74)	1.654	74
1.965	1.470	(65)					141	(65)	385	(65)	1.996	65
1.966	1.921	(61)					57	(61)	444	(51)	2.422	51
1.967	2.110	(76)					-	-	275	(76)	2.385	76
1.968	1.821	92					-	-	-	-	1.821	92
1.969	2.021	83					-	-	-	-	2.021	83
1.970	1.714	80	175~	38~			-	-	-	-	1.889	76
1.971	1.971	78	588	66	58	49	199	5	180	5	2.996	66
1.972	2.228	96	132	100	29	100	-	-	-	-	2.389	96
1.973	2.548	68	186	93	13	100	-	-	-	-	2.747	70
1.974	3.839	46	417	35	5	0	31	16	12	7	4.420	43
1.975	3.969	(61)	598	(61)							4.567	61
1.976	3.492	100	432	100							3.924	100
1.977	4.500	99										99
1.978	4.850	99										99
1.979	5.000	100										100

Notas: T: tonelaje en miles de Tm.
Los valores entre paréntesis son toneladas transportadas por buque español.
~ valor aproximado.
- no se facilita el dato
○ promedio para el grupo.

Fuente: Elaboración propia sobre datos de OFICEMA y ANAVE ("Memoria" anual)

1264

Continuación del cuadro V

	HADAS SOJA		HARINA SOJA		ACEITE SOJA Y GIRASOL		TOTAL		EXPORTACION DE CEREALES	
	T	%	T	%	T	%	T	%	T	%
1.967	700	BAJA					700	-		
1.968	-	"					-	-		
1.969	> 1.000	"					1.000	-		
1.970	~ 1.000	10					1.000	~ 10		
1.971	1.254	~ 5					1.254	5		
1.972	1.200	2					1.200	2	189	12
1.973	800	14	444	3	30	10	1.274	10	178	15
1.974	1.500	24	10	-	31	14	1.541	24	78	24
1.975	1.700	13	-	-	58	5	1.758	13	49	-
1.976	1.900	4	583	0			2.483	3	239	15
1.977	(~ 200	7						7		
1.978	(450	20						20		
1.979	(600	29						29		

1265

Cuadro VI - A

PRINCIPALES PROCEDENCIAS DE LAS IMPORTACIONES DE GRANO:
ARGENTINA Y USA.

	Total (10 ³ Tm)	ARGENTINA		USA	
		Tm. (10 ³)	%	Tm. (10 ³)	%
1.945	445,6	442,7	99,3	0	0
1.955	91,5	1,5	0,2	80,3	87,8
1.965	1.995,7	191,3	9,6	1.352,0	67,8
1.970	1.888,6	831,5	48,5	281	16
1.975	4.567,5		20,4	3.206	70,2

FUENTE: OFICINA, ANAVE, DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

Elaboración propia

Cuadro VI - B

Importaciones de grano

1941-1957

Toneladas

Procedencia
ArgentinaProcedencia
U. S. A.

Año	Total importado	Procedencia Argentina	Procedencia U. S. A.
1.941	708.495	649.100	22.684
1.942	407.837	404.226	3.608
1.943	458.071	458.071	0
1.944	395.480	373.705	0
1.945	445.601	442.686	0
1.946	366.639	287.528	41.151
1.947	306.994	306.994	0
1.948	387.835	387.835	0
1.949	333.574	282.241	35.410
1.950	300.817	68.135	41.790
1.951	189.011	11.986	128.898
1.952	21.300	9.024	12.276
1.953	582.064	0	73.411
1.954	813.650	0	491.654
1.955	91.520	1.500	80.269
1.956	144.168	0	144.021
1.957	275.526	0	70.252
1.958	121.145	0	111.930
1.959	250.743	0	217.538

Fuente: Dirección General de Aduanas

1267

Cuadro VII
NAVIERAS DEDICADAS A TRAFICO DE IMPORTACION DE GRANO EN LOS AÑOS
QUE SE INDICAN.

	1. 978	1. 975	1. 973	1. 968
Naviera Aznar, S. A. (Bilbao)	X	X	X	X
T. A. C., S. A.	X	X	X	X
Cfa. Gijonesa de Navegación, S. A.		X	X	
Naviera Artola, S. A.	X	X	X	
Cfa. Marítima del Nervión, S. A.	X	X		
Naviera Bilbaina, S. A.	X	X	X	X
Cfa. Marítima Zorroza, S. A.		X	X	X
Marítima Continental y de Comercio, S. A.	X	X		
Cfa. Naviera Vascongada, S. A. (Bilbao)	X	X	X	X
Cfa. Naviera Española, S. A.		X	X	X
Naviera Galea, S. A.	X	X	X	
Naviera Letasa, S. A. (Bilbao)	X	X	X	
Ponte Naya, Cfa. Marítima, S. A.	X	X	X	X
Naviera Ramírez Escudero, S. A.	X		X	
Líneas Asmar, S. A. (Madrid)	X		X	
Naviera Vizcaína, S. A.	X		X	X
Ybarra y Cfa., S. A. (Sevilla)				X
Empresa Nacional Elcano	X		X	X
Transporte de Petróleos, S. A.	X		X	X
Naviera de Castilla, S. A.	X	X	X	X
Naviera Abra	X			
Naviera del Noroeste	X			
Naviera Astro	X			
TOTAL	19	20	17	12

FUENTE: Elaboración propia

1268

Cuadro VIII

Fletes internacionales de grano.
Tráfico V.S. Golfo a Holanda, Condiciones FIO en Dólares
U.S.A. El flete español es para Golfo - Mediterráneo

	Máximo	Mínimo	Medio	Espanoles pts/t \$/t
1.960	6,50	4,20		
1.961	6,50	4,25		595 9,92
1.962	5,25	3,00		" "
1.963	8,25	3,65		" "
1.964	7,40	4,00		" "
1.965	8,50	5,10		" "
1.966	5,75	2,50		605 10,08
1.967	6,75	3,50		" "
1.968	6,00	3,00		" "
1.969	6,10	3,00		" "
1.970	9,75	5,25		75 9,64
1.971	5,50	2,25		" "
1.972	6,25	2,15	3,90	" "
1.973	21,50	6,25	12,42	" "
1.974	22,00	6,25	13,15	0 14,04
1.975	6,50	3,60	5,43	11 5 17,68
1.976	8,50	4,00	5,95	" "
1.977	7,00	3,95	5,06	11 09 14,47
1.978	10,85	4,75	7,01	" "

Fuente: DAILY FREIGHT REGISTER. (Londres) OFFICE, W. O. P.

1269

Cuadro IX

Fletes para transporte de grano establecidos en
Julio de 1961.

pts/T.

Trayectos: Desde...	Trigo, maiz y sorgo	Cebada
BAFE COMEAU Y MONTREAL	540	590
COSTA ESTE U.S.A.	540	590
ALBANY	555	605
GOLFO DE MEXICO	595	645
ARGENTINA	750	820

Fuente: Oficio que los aprueba
(Julio de 1961)

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

1270

Cuadro X

Fletes transporte grano en buque español aprobado el 3. VI. 1963

FLETE EN PTAS. POR TM. OTRAS CONDICIONES			
PROCEDENCIA (EUROPA)	Trigo/Maiz/Sorgo	Cebada	
Noruega/N. España.....	345	395	Plancha: 1.000/800 FOB
Noruega/Medit. Español.....	395	445	" 1.000/800 "
Suecia/N. España.....	345	395	" 1.000/800 "
Suecia/Medit. Español.....	395	445	" 1.000/800 "
Finlandia/N. España.....	345	395	" 1.000/800 "
Finlandia/Medit. Español.....	395	445	" 1.000/800 "
Alemania M. Norte/N. España.....	300	345	" 1.000/800 "
Alemania M. Norte/Medit. Español.....	350	400	" 1.000/800 "
Alemania Báltico/N. España.....	310	356	" 1.000/800 "
Alemania Báltico/Medit. Español.....	360	410	" 1.000/800 "
Holanda/N. España.....	250	287	" 1.000/800 "
Holanda/Medit. Español.....	300	345	" 1.000/800 "
Belgica/N. España.....	255	293	" 1.000/800 "
Belgica/Medit. Español.....	305	351	" 1.000/800 "
Inglaterra/N. España.....	350	400	" 1.000/800 "
Inglaterra/Medit. Español.....	400	450	" 1.000/800 "
Francia N. Brest/N. España.....	250	287	" 1.000/800 "
Francia N. Brest/Medit. Español.....	300	345	" 1.000/800 "
Francia S. Brest/N. España.....	195	224	" 1.000/800 "
Francia S. Brest/Medit. Español.....	245	282	" 1.000/800 "
Francia Medit./Medit. Español.....	165	190	" 1.000/800 "
Francia Medit./N. España.....	265	305	" 1.000/800 "
Rumania/Medit. Español.....	400	450	" 1.000/800 "
Rumania/N. España.....	450	500	" 1.000/800 "
Yugoslavia/Medit. Español.....	350	400	" 1.000/800 "
Yugoslavia/N. España.....	400	450	" 1.000/800 "
Italia, Costa E./Medit. Español.....	350	400	" 1.000/800 "
Italia, Costa E/N. España.....	400	450	" 1.000/800 "
Italia, Costa O/Medit. Español.....	195	224	" 1.000/800 "
Italia, Costa O/N. España.....	245	282	" 1.000/800 "
Turquia Medit./Medit. Español.....	400	450	" 1.000/800 "
Turquia Medit./ N. España.....	450	500	" 1.000/800 "
Siria y Libano/Medit. Español.....	400	450	" 700/800 "
Siria y Libano/N. España.....	450	500	" 700/800 "
A F R I C A			
Tunez/Medit. Español.....	175	201	" 700/800 FOB
Tunez/N. España.....	225	259	" 700/800 "
Argelia/Medit. Español.....	170	195	" 700/800 "
Argelia/N. España.....	220	253	" 700/800 "
Saff o Casablanca/Medit. Esp.....	165	190	" 1.000/800 "
Saff o Casablanca/N. España.....	215	247	" 1.000/800 "
Mazagán o Mogador/Medit. Esp.....	230	264	" 500/800 "
Mazagán o Mogador/N. España.....	280	322	" 500/800 "

FUENTE: SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

Cuadro XI
FLETES GRANO, APROXIMADO EN FEBRERO 1966 EN PTS/TN.

	Grano Pasado (Trigo, sorgo, mijo)		Grano Lisero (Cebada)	
	Costa Norte y Canal de Panamá	Costa Meridional	Costa Norte	Costa Meridional
BAIECONEAU	520	550	500	600
COSTA ESTE U.S.A.	520	550	570	600
ALBANY	535	565	585	615
GOLFO MEXICO	575	605	625	655
ARGENTINA	800	800	870	870
COSTA NORTE PACIFICO	840	870	945	975
GRANDES LAGOS (ORTE)	760	790	810	840
GRANDES LAGOS (SUPERIOR)	790	820	840	870

FUENTE: SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

Cuadros XII
FLETES PARA EL TRANSPORTE DE GRANO APROBADOS EN 1.970

F L E T E

Procedencia	Anterior	Actual	Aumento
	Vigo/Pasajes Huelva/Barna.	Vigo/Pasajes Huelva/Barna.	Vigo/Pasajes Huelva/Barna.
			Pta/t % Pta/t %
Costa Atlántica ...	520	590	70 13 70 13
Golfo de México ...	575	645	70 12 70 12
Brasil	700	735	35 5 35 5
Argentina	800	820	20 3 20 3
Sudáfrica	765	820	55 7 55 7
	Anterior	Actual	Aumento
PLANCHAS:			
Costa Atlántica ...	2.000/1.000	3.000/1.500	1.000/500
Golfo de México ...	2.000/1.000	3.000/1.500	1.000/500
Brasil	1.000/1.000	1.500/1.500	500/500
Argentina	500/1.000	2.000/1.500	1.500/500
Sudáfrica	1.000/1.000	2.000/1.500	1.000/500

Fuente: OFICINA Memoria 1970. pg. 89

FLETES DE TRANSPORTE DE GRANO APROBADOS EN 1.971

Procedencia	F L E T E					
	Anterior	Actual	Aumento			
	Vigo-Pasajes Huelva-Bar.	Vigo-Pasajes Huelva-Bar.	Vigo-Pasajes Huelva Bar.	Pes/t	%	Pes/t %
Grandes Lagos (Huron, Michigan y Superior)..	790	830	890	70	9	70 8.5
Grandes Lagos (Erie)..	760	790	860	70	9	70 9
Costa Este de Méjico..	610	640	710	70	11	70 11
PLANCHAS:	Anterior	Actual	Aumento			
Grandes Lagos (Huron, Michigan y Superior)..	2.000/1.000	3.000/1.500	1.000/500			
Grandes Lagos (Erie)..	2.000/1.000	3.000/1.500	1.000/500			
Costa Este de Méjico..	1.000/1.000	1.500/1.500	500/500			

Fuente: OFICENA, Memoria 1971, pg. 84

1274

Cuadro XIV

FLETE PARA TRANSPORTE DE GRANO

	ORIGEN	DESTINO	1 PTAS/TON. FEBRERO 1980	2 PTAS/TON. JULIO 1979	3 ENEHO 1979
A	Cost. Atlant.	Vigo-Pasaj.	1.078	954	924
B	Cost. Atlant.	Huelva-BNA	1.187	1.050	1.016
C	Golfo México	Vigo-Pasaj.	1.298	1.149	1.112
D	Golfo México	Huelva-BNA	1.415	1.252	1.212
E	G. Lagos Erie	Vigo-Pasaj.	1.374	1.216	1.177
F	G. Lagos Erie	Huelva-BNA	1.484	1.313	1.271
G	G. Lagos Michigan	Vigo-Pasaj.	1.556	1.377	1.333
H	G. Lagos Michigan	Huelva-BNA	1.696	1.501	1.453
I	Brasil	Ambos	1.507	1.334	1.291
J	Argentina	Ambos	2.081	1.842	1.783
K	Sudáfrica	Ambos	1.589	1.406	1.361

Fuente: Elaboración propia sobre datos de disposiciones oficiales

NOTA:

- 1.- Orden comunicada n° 248/80 del M9. de Transportes de 18-2-80. Efectividad a partir
- 2.- Orden comunicada " " " " " 3-7-79. Efectividad a partir
- 3.- " " " " " "
- 4.- O.(TyC) 26-7-77. BOE 6-8-77.Efectividad a partir 6-8-77
- 5.- O. (Comercio) 31-3-78. ROE (83) 9-4-78. Efectividad 1-12-75
- 6.- O. (Comercio) 1-4-74. BOE 6-4-74. Efectividad a partir del 2-4-74
- 7.- De la A a la D y de la I a la K: Consejo de Ministros de 18-8-70? Comunicada a S Precios") el 24-9-1970.
- De la E a la H Adoptado tras Informe favorable unánime de la Subcomisión Nacional el tráfico Costa Este de México (que desapareció después) a Puertos Zona Norte 68)
- 8.- S^a. M. M. Febrero 1.966
- 9.- S^a. M. M. Julio 1.961

1275

1.961, 66, 70, 71 y 1.974 a 1.980

4	5	6	7	8	9
JULIO 1979	DICIEMBRE 1975	MARZO 1974	1970-1971	FEBRERO 1966	JULIO 1961
864	807	684	590	520	540
960	892	732	620	550	540
1.028	952	761	645	575	595
1.099	1.015	810	675	605	595
1.177	1.110	924	830	760	-
1.265	1.186	972	860	790	-
1.235	1.160	960	860	790	-
1.315	1.230	1.008	890	820	-
1.170	1.085	867	735	700	-
1.332	1.232	984	820	800	750
1.184	1.107	984	820	765	-

de 19-2-80
de 4-7-79

u b. M^a. Mercante (por la "Subsecretaría de
de Precios de 30-7-71. Incorporaba además
Pta/T y a las de Huelva-RNA 710 Pta/T.

1276

Cuadro VX

TAMARO DE LOS BUQUES Y COSTES

Tamaño TPH	A. Costes de ca- pital.	B. Costes de op- ración	A+B	C. Combustible Ton./día TPH		Reducciones de costes res- pecto al tamaño inferior	
						A-B	C
15.000	66	7,5	73,5	0,00	1,20	-	-
25.000	55	5,4	60,4	0,00	1,19	18	7
40.000	49	3,8	52,8	0,00	1,11	13	7
65.900	44	2,7	46,7	0,00	1,04	12	6
90.500	41	2,2	43,2	0,00	0,97	7	7

Goss R. O. y Jones D. C. "The economics of size in dry bulk carriers"
En "Advances in maritime economics", Div. pag. 105, año 1977.

FLETES PARA LA IMPORTACION DE CEREALES-PIENSO
EN DUQUE ESPAÑOL. Orden de 2-5-80 BOE 24-5

	<u>Grupo Primero</u>	<u>Grupo Segundo</u>
I.- Costa Atlántica/Vigo-Pasajes	1.164	1.089
II.- Costa Atlántica/Huelva-Barcelona	1.282	1.199
XII.- Golfo de Mexico/Vigo-Pasajes	1.402	1.311
IV.- Lago Erie/Vigo-Pasajes	1.484	1.368
V.- Lago Erie/Huelva-Barcelona	1.603	1.499
VI.- Lago Michigan/Vigo-Pasajes	1.680	1.572
VII.- Lago Michigan/Huelva-Barcelona	1.832	1.713
VIII.- Brasil-España	1.628	1.522
IX.- Argentina-España	2.247	2.102
X.- Sudáfrica-España	1.716	1.605
	1.528	1.429

Cuadro XVII

VARIACION INTERANUAL (en %)

	1980/79	1979/78	1978/77	1977/76	1976/75	1975/74	1974/73	1973/72	1972/71	1971/70	1970/69	1969/68	1968/67	1967/66	1966/65	1965/64	1964/63	1963/62	1962/61	1961/60	1960/59	1959/58	1958/57	1957/56	1956/55	1955/54	1954/53	1953/52	1952/51	1951/50	1950/49	1949/48	1948/47	1947/46	1946/45	1945/44	1944/43	1943/42	1942/41	1941/40	1940/39	1939/38	1938/37	1937/36	1936/35	1935/34	1934/33	1933/32	1932/31	1931/30	1930/29	1929/28	1928/27	1927/26	1926/25	1925/24	1924/23	1923/22	1922/21	1921/20	1920/19	1919/18	1918/17	1917/16	1916/15	1915/14	1914/13	1913/12	1912/11	1911/10	1910/09	1909/08	1908/07	1907/06	1906/05	1905/04	1904/03	1903/02	1902/01	1901/00	1900/99	1899/98	1898/97	1897/96	1896/95	1895/94	1894/93	1893/92	1892/91	1891/90	1890/89	1889/88	1888/87	1887/86	1886/85	1885/84	1884/83	1883/82	1882/81	1881/80	1880/79	1879/78	1878/77	1877/76	1876/75	1875/74	1874/73	1873/72	1872/71	1871/70	1870/69	1869/68	1868/67	1867/66	1866/65	1865/64	1864/63	1863/62	1862/61	1861/60	1860/59	1859/58	1858/57	1857/56	1856/55	1855/54	1854/53	1853/52	1852/51	1851/50	1850/49	1849/48	1848/47	1847/46	1846/45	1845/44	1844/43	1843/42	1842/41	1841/40	1840/39	1839/38	1838/37	1837/36	1836/35	1835/34	1834/33	1833/32	1832/31	1831/30	1830/29	1829/28	1828/27	1827/26	1826/25	1825/24	1824/23	1823/22	1822/21	1821/20	1820/19	1819/18	1818/17	1817/16	1816/15	1815/14	1814/13	1813/12	1812/11	1811/10	1810/09	1809/08	1808/07	1807/06	1806/05	1805/04	1804/03	1803/02	1802/01	1801/00	1800/99	1799/98	1798/97	1797/96	1796/95	1795/94	1794/93	1793/92	1792/91	1791/90	1790/89	1789/88	1788/87	1787/86	1786/85	1785/84	1784/83	1783/82	1782/81	1781/80	1780/79	1779/78	1778/77	1777/76	1776/75	1775/74	1774/73	1773/72	1772/71	1771/70	1770/69	1769/68	1768/67	1767/66	1766/65	1765/64	1764/63	1763/62	1762/61	1761/60	1760/59	1759/58	1758/57	1757/56	1756/55	1755/54	1754/53	1753/52	1752/51	1751/50	1750/49	1749/48	1748/47	1747/46	1746/45	1745/44	1744/43	1743/42	1742/41	1741/40	1740/39	1739/38	1738/37	1737/36	1736/35	1735/34	1734/33	1733/32	1732/31	1731/30	1730/29	1729/28	1728/27	1727/26	1726/25	1725/24	1724/23	1723/22	1722/21	1721/20	1720/19	1719/18	1718/17	1717/16	1716/15	1715/14	1714/13	1713/12	1712/11	1711/10	1710/09	1709/08	1708/07	1707/06	1706/05	1705/04	1704/03	1703/02	1702/01	1701/00	1700/99	1699/98	1698/97	1697/96	1696/95	1695/94	1694/93	1693/92	1692/91	1691/90	1690/89	1689/88	1688/87	1687/86	1686/85	1685/84	1684/83	1683/82	1682/81	1681/80	1680/79	1679/78	1678/77	1677/76	1676/75	1675/74	1674/73	1673/72	1672/71	1671/70	1670/69	1669/68	1668/67	1667/66	1666/65	1665/64	1664/63	1663/62	1662/61	1661/60	1660/59	1659/58	1658/57	1657/56	1656/55	1655/54	1654/53	1653/52	1652/51	1651/50	1650/49	1649/48	1648/47	1647/46	1646/45	1645/44	1644/43	1643/42	1642/41	1641/40	1640/39	1639/38	1638/37	1637/36	1636/35	1635/34	1634/33	1633/32	1632/31	1631/30	1630/29	1629/28	1628/27	1627/26	1626/25	1625/24	1624/23	1623/22	1622/21	1621/20	1620/19	1619/18	1618/17	1617/16	1616/15	1615/14	1614/13	1613/12	1612/11	1611/10	1610/09	1609/08	1608/07	1607/06	1606/05	1605/04	1604/03	1603/02	1602/01	1601/00	1600/99	1599/98	1598/97	1597/96	1596/95	1595/94	1594/93	1593/92	1592/91	1591/90	1590/89	1589/88	1588/87	1587/86	1586/85	1585/84	1584/83	1583/82	1582/81	1581/80	1580/79	1579/78	1578/77	1577/76	1576/75	1575/74	1574/73	1573/72	1572/71	1571/70	1570/69	1569/68	1568/67	1567/66	1566/65	1565/64	1564/63	1563/62	1562/61	1561/60	1560/59	1559/58	1558/57	1557/56	1556/55	1555/54	1554/53	1553/52	1552/51	1551/50	1550/49	1549/48	1548/47	1547/46	1546/45	1545/44	1544/43	1543/42	1542/41	1541/40	1540/39	1539/38	1538/37	1537/36	1536/35	1535/34	1534/33	1533/32	1532/31	1531/30	1530/29	1529/28	1528/27	1527/26	1526/25	1525/24	1524/23	1523/22	1522/21	1521/20	1520/19	1519/18	1518/17	1517/16	1516/15	1515/14	1514/13	1513/12	1512/11	1511/10	1510/09	1509/08	1508/07	1507/06	1506/05	1505/04	1504/03	1503/02	1502/01	1501/00	1500/99	1499/98	1498/97	1497/96	1496/95	1495/94	1494/93	1493/92	1492/91	1491/90	1490/89	1489/88	1488/87	1487/86	1486/85	1485/84	1484/83	1483/82	1482/81	1481/80	1480/79	1479/78	1478/77	1477/76	1476/75	1475/74	1474/73	1473/72	1472/71	1471/70	1470/69	1469/68	1468/67	1467/66	1466/65	1465/64	1464/63	1463/62	1462/61	1461/60	1460/59	1459/58	1458/57	1457/56	1456/55	1455/54	1454/53	1453/52	1452/51	1451/50	1450/49	1449/48	1448/47	1447/46	1446/45	1445/44	1444/43	1443/42	1442/41	1441/40	1440/39	1439/38	1438/37	1437/36	1436/35	1435/34	1434/33	1433/32	1432/31	1431/30	1430/29	1429/28	1428/27	1427/26	1426/25	1425/24	1424/23	1423/22	1422/21	1421/20	1420/19	1419/18	1418/17	1417/16	1416/15	1415/14	1414/13	1413/12	1412/11	1411/10	1410/09	1409/08	1408/07	1407/06	1406/05	1405/04	1404/03	1403/02	1402/01	1401/00	1400/99	1399/98	1398/97	1397/96	1396/95	1395/94	1394/93	1393/92	1392/91	1391/90	1390/89	1389/88	1388/87	1387/86	1386/85	1385/84	1384/83	1383/82	1382/81	1381/80	1380/79	1379/78	1378/77	1377/76	1376/75	1375/74	1374/73	1373/72	1372/71	1371/70	1370/69	1369/68	1368/67	1367/66	1366/65	1365/64	1364/63	1363/62	1362/61	1361/60	1360/59	1359/58	1358/57	1357/56	1356/55	1355/54	1354/53	1353/52	1352/51	1351/50	1350/49	1349/48	1348/47	1347/46	1346/45	1345/44	1344/43	1343/42	1342/41	1341/40	1340/39	1339/38	1338/37	1337/36	1336/35	1335/34	1334/33	1333/32	1332/31	1331/30	1330/29	1329/28	1328/27	1327/26	1326/25	1325/24	1324/23	1323/22	1322/21	1321/20	1320/19	1319/18	1318/17	1317/16	1316/15	1315/14	1314/13	1313/12	1312/11	1311/10	1310/09	1309/08	1308/07	1307/06	1306/05	1305/04	1304/03	1303/02	1302/01	1301/00	1300/99	1299/98	1298/97	1297/96	1296/95	1295/94	1294/93	1293/92	1292/91	1291/90	1290/89	1289/88	1288/87	1287/86	1286/85	1285/84	1284/83	1283/82	1282/81	1281/80	1280/79	1279/78	1278/77	1277/76	1276/75	1275/74	1274/73	1273/72	1272/71	1271/70	1270/69	1269/68	1268/67	1267/66	1266/65	1265/64	1264/63	1263/62	1262/61	1261/60	1260/59	1259/58	1258/57	1257/56	1256/55	1255/54	1254/53	1253/52	1252/51	1251/50	1250/49	1249/48	1248/47	1247/46	1246/45	1245/44	1244/43	1243/42	1242/41	1241/40	1240/39	1239/38	1238/37	1237/36	1236/35	1235/34	1234/33	1233/32	1232/31	1231/30	1230/29	1229/28	1228/27	1227/26	1226/25	1225/24	1224/23	1223/22	1222/21	1221/20	1220/19	1219/18	1218/17	1217/16	1216/15	1215/14	1214/13	1213/12	1212/11	1211/10	1210/09	1209/08	1208/07	1207/06	1206/05	1205/04	1204/03	1203/02	1202/01	1201/00	1200/99	1199/98	1198/97	1197/96	1196/95	1195/94	1194/93	1193/92	1192/91	1191/90	1190/89	1189/88	1188/87	1187/86	1186/85	1185/84	1184/83	1183/82	1182/81	1181/80	1180/79	1179/78	1178/77	1177/76	1176/75	1175/74	1174/73	1173/72	1172/71	1171/70	1170/69	1169/68	1168/67	1167/66	1166/65	1165/64	1164/63	1163/62	1162/61	1161/60	1160/59	1159/58	1158/57	1157/56	1156/55	1155/54	1154/53	1153/52	1152/51	1151/50	1150/49	1149/48	1148/47	1147/46	1146/45	1145/44	1144/43	1143/42	1142/41	1141/40	1140/39	1139/38	1138/37	1137/36	1136/35	1135/34	1134/33	1133/32	1132/31	1131/30	1130/29	1129/28	1128/27	1127/26	1126/25	1125/24	1124/23	1123/22	1122/21	1121/20	1120/19	1119/18	1118/17	1117/16	1116/15	1115/14	1114/13	1113/12	1112/11	1111/10	1110/09	1109/08	1108/07	1107/06	1106/05	1105/04	1104/03	1103/02	1102/01	1101/00	1100/99	1099/98	1098/97	1097/96	1096/95	1095/94	1094/93	1093/92	1092/91	1091/90	1090/89	1089/88	1088/87	1087/86	1086/85	1085/84	1084/83	1083/82	1082/81	1081/80	1080/79	1079/78	1078/77	1077/76	1076/75	1075/74	1074/73	1073/72	1072/71	1071/70	1070/69	1069/68	1068/67	1067/66	1066/65	1065/64	1064/63	1063/62	1062/61	1061/60	1060/59	1059/58	1058/57	1057/56	1056/55	1055/54	1054/53	1053/52	1052/51	1051/50	1050/49	1049/48	1048/47	1047/46	1046/45	1045/44	1044/43	1043/42	1042/41	1041/40	1040/39	1039/38	1038/37	1037/36	1036/35	1035/34	1034/33	1033/32	1032/31	1031/30	1030/29	1029/28	1028/27	1027/26	1026/25	1025/24	1024/23	1023/22	1022/21	1021/20	1020/19	1019/18	1018/17	1017/16	1016/15	1015/14	1014/13	1013/12	1012/11	1011/10	1010/09	1009/08	1008/07	1007/06	1006/05	1005/04	1004/03	1003/02	1002/01	1001/00	1000/99	999/98	998/97	997/96	996/95	995/94	994/93	993/92	992/91	991/90	990/89	989/88	988/87	987/86	986/85	985/84	984/83	983/82	982/81	981/80	980/79	979/78	978/77	977/76	976/75	975/74	974/73	973/72	972/71	971/70	970/69	969/68	968/67	967/66	966/65	965/64	964/63	963/62	962/61	961/60	960/59	959/58	958/57	957/56	956/55	955/54	954/
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	------

1279

Cuadro XVIII

COMPENSACIONES POR DIFERENCIA DE FLETES (FORPPA)

<u>Años.- Plan Financiero</u>	<u>Importe</u>
1.969	284.296.538
1.970	38.127.743
1.971	613.543.206
1.972	814.841.643
1.973	--
1.974	--
1.975	560.390.759
1.976	859.574.456
1.977	1.199.283.225
1.978	1.019.563.177
1.979	522.209.892

Fuente: FORPPA

1280

Cuadro XIX

FLETES NACIONALES E INTERNACIONALES PARA EL TRANSPORTE DE GRANO.
IMPORTACION, 1963; pts./t.

	Trigo, Maiz, Sorgo			Cebada		
	A. Flete Español	B. Flete Inter.	A/B %	C. Flete Español	D. Flete Inter.	C/D %
BAIE CONEAU	540	360	50	590	400	48
COSTA ESTE USA	540	360	50	590	400	48
GOLFO DE MEXICO	595	390	66	645	430	50
ARGENTINA	750	590	27	800	645	27

Fuente: Elaboración propia según datos de SE M.N.

FLETES NACIONALES E INTERNACIONALES PARA IMPORTACIONES DE GRANO

		1.975	1.976	Cuadro XX
		Niveles de fletes internacionales	Niveles de fletes internacionales	Diferencias %
		Min. Max. Med.	Min. Max. Med.	
COSTA ATLANTICA	-NORTE ESPAÑA	684 367 604 474	807 292 604 492	44 64
"	"	732 415 552 522	892 340 689 565	40 58
GOLFO USA	-NORTE ESPAÑA	761 409 681 520	932 374 724 566	46 68
"	"	810 458 730 569	1015 383 787 825	42 62
G.LAGOS (ERIE)	-NORTE ESPAÑA	924 750 924 902	1110 844 1054 935	2 19
"	"	972 798 972 970	1186 912 1130 1002	2 18
"	"	960 786 960 940	1160 900 1090 1001	2 16
"	"	1008 834 1008 986	1230 948 1160 1064	2 16
BRAZIL	- ESPAÑA	867 600 867 692	1085 610 1000 796	25 36
ARGENTINA	- ESPAÑA	984 710 984 785	1232 717 1077 901	25 37
SUDAFRICA	- ESPAÑA	984 643 984 762	1107 703 1033 905	29 22

NIVELES DE FLETES

- Cereales puros importados (Península)
- Banderas en buques bandera nacional
- Cereales puros importados buques bandera no nacional
- Compensación de fletes devengados por importaciones

Fuente: Elaborado sobre datos del FORPPA (Grupo de trabajo de Fletes) - 1.977.

1282

Cuadro XXI

FLOTAS NACIONALES E INTERNACIONALES PARA TRANSPORTES
DE GRANO PROCEDENTE DE ARGENTINA EN Ptas./t .-

A		B	
Fechas	Flete España	Flete Internacional	A/B %
19-2-79	1.783	1.412	26
24-4-79	1.783	1.432	24,5
15-5-79	1.783	1.509	18
12-6-79	1.783	1.574	13
30-8-79	1.842	1.704	8

Fuente: Elaboración propia sobre datos del B.O.E.
y Daily Freight Register.

Cuadro XXII

TRAFICO DE GRANO DE IMPORTACION Y EXTRANACIONAL REALIZADO POR LA BANDERA ESPAÑOLA. 1969-1979.

	Tráfico de importación Cobertura %	Transporte realizado 10 ³ Tm.		N/A %
		A. Para mer- cado inter- nacional.	B. Extra-na- cional.	
1969	83	1.687	227	33
1970	76	1.440	639	44
1	66	1.980	315	16
2	96	2.290	382	17
3	70	1.920	690	36
4	43	1.900	891	47
5	61	2.790	866	31
6	100	3.900	728	19
7	99	4.500	"	"
8	99	4.800	"	"
1979	99	5.000	"	"

Fuente: Elaboración propia según datos de OFICENA (Memorias). Las cifras de tráfico extranacional son facilitadas por S. H.M. A partir de 1977, ANAVE (Memorias anuales)

Cuadro XXIII

PRODUCTOS SOMETIDOS A DERECHO REGULADOR CON LA CONDI-
CION DE COMERCIO DE ESTADO A FINALES DE 1.965.-

CARNES Refrigerada y añojos
 Congelada deshuesada
 Canales de cerdo congelados
 Pollos congelados

GRANOS Cebada
 Maiz
 Sorgo
 Semilla de algodón

ACEITES Aceite de Soja
 Aceite de algodón
 Aceite refinado de soja
 Aceite refinado de algodón

Fuente: Juan ARENCIBIA ROCHA

"El sistema de Derechos Reguladores"
ICE Diciembre 1.965 pág. 98 y 99

1285

Cuadro XXIV

IMPORTE DE LO RECAUDADO POR DERECHOS REGULADORES Y
DE LO ABONADO POR COMPENSACION DE DIFERENCIAS DE -
FLETES EN LOS PLANES FINANCIEROS DE 1.969-1.979.

RECAUDADO 10 ⁶ Ptas. A	ABONADO 10 ⁶ Ptas. B	B/A %
2.311,2	284,3	12,3
1.933,6	38,1	2,0
1.873,2	313,5	32,7
2.152,8	814,8	37,9
574,2	-	-
-	-	-
560,4	560,4	100
70,3	859,6	1.222,8
899,3	1.199,3	133,4
4.070,7	1.019,6	25,1
3.263,3	522,2	16,0
17.709,0	5.911,8	

FUENTE: FORPPA y elaboración propia

Cuadro XIV

DATOS PARA INTERPRETAR LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA Y EL EXCESO DE CAPACIDAD DE LA MISMA EN LA SEGUNDA MITAD DE LOS SETENTA.-

	A Crecimiento de la Flota gr. militar En %	B Cobertura de las importa- ciones espa- ñolas %	C Importaciones de grano En 10 ³ Tm	D Tráfico flota potencia (im- portación + im- portación) En 10 ³ Tm	E D/C En %
1.969	26	83	2.020	1.914	95
1.970	-	76	1.890	2.079	110
1.971	58	66	2.940	2.295	78
1.972	49	96	2.550	2.672	105
1.973	12	70	2.920	2.590	89
1.974	-	43	4.570	2.791	61
1.975	5	61	4.600	3.656	79
1.976	-	100	3.990	4.628	116
1.977	-	-	4.780	-	-
1.978	3	99	5.370	-	-
1.979	-	-	-	-	-

Notas: (a) incremento porcentual 1970/69 grupo carga seca

Fuente: A: cuadro I, B y D: OFICINA (Memoria ANAVE y SE NM y C: D.G. Aduanas: Comercio Exterior por vías de transporte -

1.- INTRODUCCION

La primera delimitación de la prestación de servicios en condiciones de línea regular resulta de su contraposición de los servicios "tramp" por tratarse de algo sometido a regularidad en itinerarios, cadencias, etc... Aún cuando la carga transportada no sea muy elevada, el tipo de mercancías que trasladan las líneas suele ser de valor superior al de las de servicios "tramp", y también sus fletes. El transporte en condiciones de línea regular, (condiciones no exclusivas de esta modalidad, sino de aplicación también a viajes sueltos o sucesivos que expresamente lo pactan) suele incorporar al negocio marítimo todas las fases del mismo; en él corre por cuenta del armador el traslado de la mercancía entre puertos, estiba y desestiba, la carga y descarga, y cuantos demás elementos del transporte entre los puntos pactados se hayan convenido. Precisamente esas características fueron las que impulsaron el desarrollo de las técnicas de transporte en contenedores que limita grandemente las inconveniencias del paso de unos modos a otros (daños a la carga en su manipulación, tiempo, coste...) (1).

La regularidad en la prestación de servicios y la cobertura de todas las fases que componen el transporte, han tenido como consecuencia también la exigencia de una continuidad en las empresas que sólo determinadas dimensiones y condiciones de mercado hacen posibles; esto es, las inversiones en el subsector de línea regular son muy superiores a las de otros, y los mayores beneficios que asegura la constitución de "pools" y acuer-

dos generales de prestación de servicios en las Conferencias de Fletes, son, en parte, requisitos para la existencia de líneas regulares. Relación de consecuencia con el tipo de servicio es, también lo que caracteriza a la dotación de una adecuada red comercial de que han de disponer estas empresas para el desempeño de su cometido.

Es operativo -sobre todo a efectos de nuestro estudio- distinguir entre líneas oceánicas y continentales en razón al recorrido medio de las mismas, normalmente asociado en las primeras a la conexión de dos o más océanos y, en las segundas a diferentes mares dentro de un mismo océano (a veces relacionadas con los continentes: intercontinentales, continentales...). Pero más importante que aquella distinción, es la de si se trata de líneas conferenciadas o no, en razón a su pertenencia a una Conferencia de Fletes de Línea Regular. De tradición en nuestro sector y orígenes en la última parte del pasado siglo, las Conferencias de Fletes son acuerdos celebrados entre distintas empresas que deciden la prestación de servicios de línea y suelen versar sobre las condiciones de prestación y, ante todo, los fletes a percibir, diferenciándose en abiertas o cerradas en función de la permeabilidad que manifiesten a nuevos accesos (2). Como rasgo principal, las Conferencias son formas imperfectas de competencia con restricciones mayores (oligopolios) o menores al mercado puro e implicaciones de un mayor coste de transporte y, en algunos casos, discriminación negativa a determinados puertos. Esto último está en la base de las primeras quejas de los países en desarrollo; quejas que, como se recordará, dieron lugar a la presentación de la propuesta de un Código de Conducta de las Conferencias de Fle-

tes de Línea Regular que, entre otras medidas, contemplaba la reserva de participación en el tráfico marítimo del país (la conocida fórmula 40-40-20-%) (3).

Frente al enfoque general de interpretar la discriminación de bandera como un fenómeno nocivo para el comercio marítimo e incluso para el propio país que la aplica, el trabajo de VANAGS (4) sobre la discriminación como forma usual de protección, aporta algunas ideas de nuestro interés; así, entiende que la bandera discriminante puede beneficiarse de la protección aunque sea menos eficiente que la Conferencia, si ésta era maximizadora de beneficio o de crecimiento, mas nunca si la Conferencia era fijadora de precios límite; ello es coherente con el dato de la mejor predisposición a la discriminación en los servicios regulares frente a los tramp. Sobre el papel de la discriminación en la provisión de servicios de transporte en el marco multilateral, concluye que así como nunca podría decirse que su efecto fuese de mejora del sistema, tampoco tiene que ser necesariamente negativo y que, si aparece el conflicto entre los intereses individuales y generales de la eficiencia del sistema, se requerirá la actuación colectiva de todos los implicados aunque su resultado supondrá en cualquier caso algún coste para las banderas hegemónicas; pues en el supuesto de que la política de discriminación sea beneficiosa para el país que la adopta (y ya se dijo que puede ocurrir), éste solo la eliminará o reducirá ante ciertas contrapartidas (no necesariamente en el terreno del transporte).

En respuesta a las Conferencias de Fletes aparecieron también los Consejos de Usuarios del Transporte Marítimo, con la finalidad de constituirse como poder compensador de a-

1969

quellas y mejorar la eficiencia de los servicios mediante los correspondientes acuerdos entre ambas partes. Tal experiencia, generalizada en la mayoría de los países, encuentra serias objeciones, al igual que las propias Conferencias, en los Estados Unidos, país cuya política marítima es -también en este apartado- sumamente contradictoria (5).

Por lo que a España se refiere, el transporte de línea regular representa actual y en buena parte históricamente uno de los primeros componentes del déficit de la Balanza de Fletes, centrado además en las líneas regulares oceánicas que en 1977 suponían el 80% del déficit de línea (6). Es un tráfico difícil además por la relativa dispersión de sus flujos y la especial posición geográfica en que nos encontramos que hace a España sitio de paso de buen número de líneas regulares de otros países. Las empresas dedicadas a este transporte parecen haber sufrido cierto estancamiento en número y regresión en la actividad en los últimos 15 años.

La transición de la década del sesenta al setenta trae consigo importantes modificaciones en este subsector -basicamente centradas en innovaciones tecnológicas (contenerización), con implicaciones en todos los aspectos del negocio (como la formación de consorcios de protacontenedores)- y "en la proliferación de ideas proteccionistas en el mundo" (7).

En realidad se parte de una situación (en los setenta) verdaderamente irrisoria. Mientras la media mundial de flota "liner" se sitúa en el 25%, en nuestros países vecinos, Francia y Alemania, es del 16,2% y el 24,2% respectivamente, y en países más lejanos política y económicamente se ronda el 15,2%, nues-

ra bandera tendrá dedicado a este menester el exíguo 5,8% de su tonelaje. Esto precisamente en un tráfico en que se barajan los fletes más elevados (8).

El transporte de carga unitizada es seguramente una de las grandes revoluciones de los sistemas de transporte tras la Segunda Guerra Mundial. Los contenedores serán la tecnología de vanguardia sobre todo en el tráfico entre países desarrollados y en la navegación transoceánica (en un principio) con sus economías de tiempo, coste de manipulación, seguridad de la carga y carácter del tráfico completo (puerta-puerta). En algunos casos se producirán agrupaciones o consorcios multinacionales formados a base de participaciones proporcionales al interés en el negocio (a veces intermodal), y en otros será un proceso de concentración el que intentará enfrentarse a las cuantiosas inversiones de este tipo de transporte; porque ese elevado nivel de inversión es precisamente una de las restricciones más importantes al libre acceso y competencia en esta modalidad.

La "realidad nacional" será claramente recogida por la propia Administración: "Es de preocupar la casi nula participación de nuestra bandera en los tráficos de "containers" transoceánicos. El fracaso en la creación de una empresa multinacional autorizada el pasado año (1971) y las grandes inversiones que ello exige, plantean la necesidad de realizar los estudios necesarios para determinar la importancia de los estímulos que habrían de crearse para corregir esta ausencia" (9). Toda la ayuda que vendría consistirá en la elevación de la Primas a la Navegación a una cifra irrisoria y, aún más tarde, la racionalización de la Cia. Trasatlántica, primera del conjunto de las líneas

exteriores transoceánicas que habrían deseado pasar en bloque a manos del Estado (eso será lo que estaba detrás del proyecto de Real Cia. de Navegación en 1977). Los armadores españoles de línea regular necesitarían "... agudizar sus cualidades de dinamismo y agresividad comercial..." (10) a la vista de aquellos problemas, para lo que contarían con "... estímulos... a fin de que en el marco de la competitividad puedan hacer frente a las fuertes inversiones y elevados gastos que requieren este sector...que nada tienen que ver con criterios similares a los proteccionismos a ultranza ..." (11); sin embargo preferirán la huida "hacia el Estado" como vía de salida.

2.- TRAFICO Y PARTICIPACION DE LA FLOTA ESPAÑOLA

Con carácter aproximado, podría aceptarse la información relativa a la llamada "carga general" (no granelera) como indicativa de la carga transportable en condiciones de línea regular en espera de ulteriores precisiones. La suma de los siguientes componentes del tráfico exterior marítimo nos dará esa primera información: "Alimentos y otros vegetales", "Caucho , plásticos, cuero, etc.", "Maderas y textiles", "Vidrio y materiales de Construcción", "Hierro y acero", "Productos del hierro y del acero", "Metales no ferrosos", "Material de transporte" y "Maquinaria y varios". Pues bien, dicha información refiere que la carga general así definida ascendía en 1978 a 12.375 miles de toneladas lo que representaba el 11,6% del tráfico exterior; pero su distribución era verdaderamente irregular pues en importaciones alcanzaba a 4.675

miles de toneladas (el 6% de las importaciones marítimas), y en exportaciones, 7.700 miles, suponía el 27% de las marítimas. Comparada con los resultados de 1.970, aquella información reflejaba un formidable ascenso de los valores absolutos y relativos (porcentuales) en las exportaciones que en 1.970 eran de 2.935 miles de T., equivalentes al 19,5%) y un descenso absoluto y relativo en las importaciones (5.595 miles de toneladas, el 10,7%), lo que minimiza los resultados globales; importaciones y exportaciones sumadas, la mercancía de carga general suponía en 1970 el 12,7% (8.530 T.) del tráfico marítimo exterior (12).

Los resultados anteriores son coherentes con la tendencia apreciable ya desde los primeros años sesenta; y así, utilizando como información los datos suministrados por la Dirección General de Puertos, que desagrega los flujos de tráfico desde 1.962, se obtiene que la llamada "mercancía general" (como no granelera) representaba en 1.962 el 31% de las mercancías cargadas, el 18% de las descargadas y el 22% del total, mientras que diez años después, en 1.972, sería el 38% de las mercancías cargadas, el 12% de las descargadas y el 17% del total (13).

Las mercancías más importantes en el agregado de "carga o mercancía general" son "Maderas y textiles" y "Vidrio y materiales de construcción", por las importaciones; aquel grupo y el de "Productos del hierro y del acero", por las exportaciones (14).

Tenemos, por tanto, una primera restricción a la navegación de línea en la flota española derivada de la propia composición de carga susceptible de su transporte -característicamente superior en las importaciones-, es escaso; por otra parte,

los volúmenes -generalmente bajos- son también bastante reducidos.

El examen de la concentración de flujos de carga de línea ofrece serias dificultades de conocimiento por la insuficiencia de información de base; no obstante, podremos extraer algunas conclusiones utilizando los datos disponibles y en especial los de un trabajo realizado en la segunda mitad de los setenta para el año 1.975 (15); la información de aquel estudio -Véase cuadro II- venía a demostrar que (16):

- la demanda de transporte en línea regular representaba el 60% del valor de las mercancías objeto de comercio marítimo exterior, aunque sólo equivaliese al 12,5% del tonelaje,
- dicha demanda de transporte presenta -tanto en peso como en valor-, referida al conjunto y a la mayoría de las rutas significativas, un aceptable equilibrio en ambos sentidos de tráfico,
- recuerda que el alto valor de las mercancías transportadas exige buena calidad de servicios,
- los tráficos de línea en distancias cortas (Europa y Mediterráneo), que representan el 67% de la carga de línea, comprenden mercancías de alto y bajo valor; las líneas oceánicas (de largo recorrido) transportan, sin embargo, bienes por lo general de alto valor donde los fletes apenas tienen incidencia significativa en términos C.I.F.

En distintas partes de aquel trabajo se analiza la composición de la demanda referida a peso y valor de las mercancías para 15 rutas distintas en las que ha dividido el tráfico de línea. En base a esa tarea, resulta que la concentración en las rutas de importación es alta, de manera que existe una (Costa Con-

tinental Europea) que absorbe el 31% del total y las cuatro primeras cubren el 62%. Mención especial ha de hacerse de la ruta (por el trabajo) denominada "Costas Continentales de América del Norte", que representa el 15% de las importaciones de carga de línea y en la que el comercio con Estados Unidos viene a ser el 80%. Hay una gran dispersión en las restantes rutas de largo recorrido que lógicamente son más atractivas para el transporte marítimo.

Las exportaciones de línea regular -superiores a las importaciones en tonelaje (6.414 miles de toneladas frente a 5.314)- presentan mayor concentración que las importaciones; ésta se produce sobre todo en las rutas de menor alcance.

Hay un hecho que, sin embargo, debe ponerse de relieve consistente en la diferencia de importancia de las rutas en razón a la carga transportada y la correspondiente a la carga y distancia, esto es, las toneladas-milla recorridas; aun cuando el estudio citado no llega a cubrir esa información, una primera impresión se obtiene por el mero hecho de considerar la enorme disparidad de distancias medias entre rutas oceánicas y continentales (o no oceánicas). De esta manera se comprende la mayor importancia que cumple a las líneas oceánicas a pesar de su aparente segundo lugar en tonelaje transportado.

De la misma manera que en otros casos, por aproximación, sabemos que la importancia de los fletes obtenidos por el transporte de mercancías en línea regular es muy superior a la que correspondería en razón al peso transportado.

La parte que de ese transporte de línea realiza la flota española, la cobertura es objeto de dispares estimaciones aunque todas ellas concluyan con una cobertura inferior al 25%.

Barreda (17) afirmará que la correspondiente a carga general y otros productos no graneleros en importación se aproxima al 35%, y al 16,5% en las exportaciones (aunque no cita en qué basa sus estimaciones); detalla, incluso, una cobertura en el tráfico continental europeo del 25%, del 13% en Norteamérica, 11% en el del Caribe, el 42% en el tráfico con Sudamérica, 50% en el de Africa, el 30% en los del Mediterraneo, el 23% en el de Oceanía y unas exiguas cantidades en los de Extremo Oriente y Sur de Asia. El estudio citado de PLANIFICACION TRANSPORTES INTEGRADOS - I.E.T.C., estima una cobertura global inferior al 15% en base a los datos de que dispone y a extrapolaciones efectuadas sobre los mismos (18). Otros estudios próximos a la Empresa Nacional Elcano (19) estiman que la cobertura de los distintos tráfico -siempre en la segunda mitad de los setenta- se situaría en:

- A Estados Unidos	15%	en exportaciones	9%	en exportaciones
- Caribe y Centroamérica	7%	"	32%	"
- Sudamérica	36%	"	51%	"
Total (sólo carga general)	23%	"	28%	"
Total (con los graneles que transportan)	17,7%	"	17,1%	"

Tampoco BUHIGAS (20) da cifras de cobertura optimistas: la total la sitúa entre el 15% y el 20%.

De acuerdo con esos grados de cobertura, el déficit de la Balanza de Fletes por este concepto es realmente notable. Estimaciones realizadas para 1974 y 1977 arrojan los siguientes resultados: para 1974, de los 17.600 millones de pts. pagados por fletes (sin incluir fletes petroleros), 8.500 millones de pts. lo eran por fletes de mercancía general (21); para 1977, de los

15 mil millones de pts. en que la misma fuente estimaba el déficit de fletes, más de la mitad, de 8.500 a 9.000 millones se debían a transporte de carga general, con la particularidad de que aquí ya se ha incluido en la cifra total el déficit por transporte de crudos (3.300 millones) (22). Dichas estimaciones son perfectamente coherentes con lo ya manifestado sobre la distinta trascendencia (en fletes) de la cobertura de la flota mercante española, (especializada en tráficos cortos, donde la cobertura también es mayor. Como norma, la cobertura de la flota española es muy baja en todo el tráfico de carga general, acarreando graves consecuencias en pagos internacionales de fletes por parte española.

3.- LAS EMPRESAS DE LINEA

Hay tres empresas fundamentales en el tráfico de líneas oceánicas, TRANSATLANTICA, YBARRA, MARASIA, y una con participación no tan sólida, GARCIA MIÑAUR. Aquellas tres empresas forman el núcleo más constante en ese tráfico y su especialización grandes rasgos sería: América del Norte y Centro America, TRANSATLANTICA; Centro y Suramérica, YBARRA (23); y Extremo Oriente, MARASIA; Garcia Miñaur (24), parece haberse dedicado a líneas con Africa y marginalmente Suramérica. La cobertura de sus tráficos es, como se dijo, usualmente inferior a la característica de menor recorrido.

Las restantes navieras que operan en condiciones de línea regular describen un panorama verdaderamente oscuro. Mientras lo normal en Europa es que cada empresa de línea venga a participar en un promedio de 9,25 Conferencias de Fletes, en España apenas llega a una. En los últimos setenta existían en nues-

tro país aproximadamente 26 compañías dedicadas a este tráfico, con servicios muy limitados y un enfoque regionalista y aislado: esta atomización, lógicamente, no se daba de la misma forma en el tráfico oceánico de línea regular (25).

A pesar del aparente aumento de líneas en los distintos tráficos, véase cuadro I, lo cierto es que a partir de la crisis (e incluso antes) se viene produciendo una importante caída en las líneas regulares españolas: por ejemplo, aun cuando aparecen registradas diez empresas con líneas oceánicas, las que efectivamente operan son las tres indicadas, por lo que el número puede tener que ver más con mantener abierta la puerta ("estar registrada") para una posible incorporación ulterior o una presencia ocasional. Así como en 1950 las líneas y empresas oceánicas tenían gran importancia, progresivamente la irán perdiendo (en términos relativos). Del mismo modo, parece destacarse el incremento habido en el subsector en torno a 1970.

Unos breves síntomas de la situación pueden bastar para describir la evolución de las líneas regulares exteriores. A partir de 1965 se produce la caída de una veterana naviera de líneas oceánicas, Naviera Aznar, que solo mantendrá dos buques en este tráfico; por esas fechas aparece la empresa Marasia, e Ybarra amplía el negocio en cabotaje (línea). En la segunda mitad de los setenta se produce la desaparición de una empresa con soleira en el tráfico de línea oceánico, C.M. Nervión, dedicada después a tramp de altura (26), que en la segunda mitad de los sesenta operaba de forma bastante singular (no cargando a la ida hacia América del Norte) (27). Singular era también la presencia de la línea de Brasil y Plata de Aznar, que tenía como objeto principal el transporte de cereales, tabaco y carga general, las dos prime-

ras correspondientes a tráfico reservados (la primera, es un granel típico); su ocupación de flota era a la ida del 12% y del 95% a la vuelta (28). Algo similar ocurriría con Ybarra y su línea al mismo destino anterior que estaba especializada en tabaco, café y carga general aunque con mejor equilibrio en la carga en ambas direcciones (27). En 1965 existían 154 líneas regulares nacionales y extranjeras y de estas 88 tenían agentes. Las 40 españolas se repartían en 28 empresas no oceánicas y 12 que lo eran (30).

La participación en Conferencias de Fletes es un dato de vital importancia porque define el grado de consolidación de las empresas en el subsector; la empresa o línea integrada en un Conferencia tiene su porvenir más seguro que la que no participa, y la competencia que ha de aguantar es la que el grupo fija (atendiendo a diversos factores, entre los cuales destaca, claro está, la posibilidad de entrada de foráneos, "outsiders", o la misma susceptibilidad de ver desplazada carga a favor de buques tramp). Ya se advirtió que la participación media en Conferencias de Fletes en Europa Occidental venía a ser aproximadamente de 9 por empresa de línea (31). La participación española en los últimos setenta venía a ser, por término medio, de dos Conferencias por Empresa conferenciada; más concretamente, de las aproximadamente 30 empresas registradas operando en este subsector, sólo doce participaban en alguna Conferencia, produciéndose la siguiente distribución: una naviera participa en siete Conferencias, una en seis, una en cuatro, dos en tres, una en dos y seis en una; más aún, algunas de las participaciones son más teóricas que reales, por no ejercitarse los derechos que comporta al titular (un caso lo vimos en Transatlántica) (32). En la segunda mitad de los sesenta la situación era ligeramente más favorable: dos empresas en siete Con-

ferencias, tres en cuatro, dos en dos y seis empresas en una cada una, totalizando 36 conferencias entre trece empresas; esto supone un índice de participación algo superior al de finales de los setenta (2,77 frente a 2,58) (33). El estudio de PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS - I.E.T.C. (34) venía a poner de manifiesto -a 31-XII-1975- que existía una cierta discrepancia entre "participación real" y como "asociado" en el caso de alguna naviera (Marasia), y que las empresas más relevantes por participación en Conferencias eran las oceánicas (Transatlántica, Ybarra, Marasia, con 7, 7 y 4 respectivamente), seguidas de las de menores distancias Euromar y Naviera de Exportación Agrícola. Por otra parte, frente a las 32 Conferencias en que existía participación de empresas españolas, había 20 que afectaban al tráfico de línea español sin presencia de empresa española; el número de miembros de cada conferencia por término medio era de 14 aproximadamente, tanto en Conferencias con participación española como en las que no se daba esa participación.

Con todo lo expuesto hasta el momento sobre la situación y evolución de las empresas dedicadas a esa actividad, ha quedado de manifiesto que no contamos con una buena posición en el subsector de línea en cuanto a consolidación de las empresas a él dedicadas, matizándose parcial y favorablemente para las tres que operan en tráfico oceánico.

4.- HACIA UNA SINTESIS DE LOS PROBLEMAS DEL SUBSECTOR

La explicación de la situación de debilidad que caracteriza la presencia española en el tráfico de línea exterior ha girado normalmente en torno al precio de los buques, la competencia por parte de los países del Este y Banderas de Conveniencia,

y los altos costes de explotación (35); sin embargo, así como el primero de los temas es claro, no se ve por ninguna parte el mayor coste de explotación de las líneas españolas -salvo el derivado del mayor precio del buque y reparaciones- a causa de unos elevados salarios, porque los salarios de los tripulantes españoles no se han caracterizado hasta los últimos setenta por incidir negativa sino positivamente (36); del mismo modo, aunque es verdad que ciertos desplazamientos de carga a las Banderas de Conveniencia son "carga general", aquellas pueden hacer bien poco en contra de los tráficos conferenciados; algo similar -para el caso español- debe decirse respecto a la competencia de las líneas del Este europeo.

El mayor precio y, sobre todo, la imposibilidad de acceso a determinados tipos de buques del mercado internacional ha presionado muy negativamente en la marcha de estas empresas; tales diferencias de precios, extraordinarias a partir de la crisis de los setenta, parecen haber existido en la casi totalidad del periodo de estudio dada la especialización de los astilleros españoles en tipos generales. Pero, con ser grave esa diferencia de precios, la imposibilidad de importar buques con mayores grados de tecnología (contenedores) ha afectado al subsector limitando la necesaria variación técnica que debió producirse en España y tardó en ir apareciendo diez años respecto a los competidores mundiales (37); de ahí la importancia de las autorizaciones de importación entre la segunda mitad de los sesenta y primera de los setenta. La diferencia de precios finales en los buques, que hacia 1978/79 alcanza el 60% respecto a los internacionales, condicionaba unas tarifas de fletes superiores a las internacionales entre 35 y 60% según algunos autores (38).

La misma falta de dimensionamiento y consolidación de que hablamos al referirnos a las navieras impide además el acceso a determinadas inversiones necesarias en flota tecnificadas, en una etapa marcada decisivamente por el cambio técnico en el transporte de línea; cambio que, con la crisis, ha agudizado la concentración y centralización de capital, y que ha exigido en este tráfico unos grados de capacidad inversora inusuales; el ejemplo más patente se da en las líneas oceánicas. Pero no sólo son las inversiones en flota la variable a considerar; frente al tipo de operación tramp, aquí se requiere la dotación de una adecuada base comercial que permita la canalización permanente de mayores flujos de tráfico y "cooperación" entre cargadores, empresas, líneas, Conferencias e incluso países: en definitiva, este segmento del negocio marítimo exige una actuación empresarial mucho más completa que otras ramas, que garantice la solidez interior de las empresas y una adecuada política de relaciones con el exterior (39).

Ya se hizo una breve alusión a la difícil situación geográfica de España a efectos del tráfico de línea por resultar lugar de paso para las grandes líneas y Conferencias de Fletes con cabeceras anteriores a nuestro país tirando hacia abajo de los fletes; únase a ello la dificultad de que los tráficos más relevantes -oceánicos- con América, chocan con políticas de reserva de carga (a veces de hasta el 50%) o dificultades a la organización de acuerdos de servicios en muchos de los países de aquel continente (especialmente en U.S.A.). Además, y como ya se vio al hablar de los flujos de tráfico, el volumen de carga de los grandes trayectos resulta insuficiente (en términos absolutos y como consecuencia de la dispersión relativa de lo existente) para organizar servicios de transporte autónomos, con lo que las relacio-

nes con otros países, Conferencias y empresas se presenta de imperiosa necesidad. En fin, el exceso de capacidad que ha traído consigo la crisis presente agudiza más la competencia y presiona sobre el sector de línea, con especial incidencia en las líneas no conferenciadas, de las que España tienen muchos ejemplos (40).

La situación, esquemáticamente descrita, parece presentar las posibles vías de actuación en la búsqueda de una política de zona (por la insuficiencia de los flujos de tráfico propios) que llegue al establecimiento de consorcios de servicios de la misma zona, la imperiosa necesidad de reducir los costes de adquisición de flota, el acceso a una gama afín a la internacional si no es posible al mercado mismo (que, además, elimine esta dificultad en el acceso a Conferencias); una política de concentración de empresas e inversiones que mejore la dimensión de lo existente y permita una mejor relación de fuerzas con los competidores, llegando incluso a una distribución de zonas para cada empresa o línea (o grupo de estas) nacional que se conviniese; a ello habría que unir una decidida política Gubernamental que obviase o redujese los conflictos de reserva de carga aplicada por algunos países, definiese en consecuencia la postura española sobre ese particular, y adoptase una política coherente destinada al desarrollo de este subsector a través del crédito, subvenciones al precio interior de los buques, etc, (41).

De especial relevancia es valorar las consecuencias que sobre nuestro país puede tener la puesta en práctica (ya a la vista desde que España aprobó en la Conferencia de la UNCTAD en Manila (1979) del Código de Conducta de las Conferencias de Fletes de línea regular y, más concretamente, de la reserva de carga que otorga a favor de los países que comercian de un 40%,

dejando el restante 20% al mercado libre. No existe, sin embargo, un estudio que cuantifique tales repercusiones, salvo la aproximación efectuada por BUHIGAS en 1977/78 (42). Parte éste de que nuestro país tiene un comercio marítimo exterior mayoritario de las zonas de corta distancia y que el de larga distancia está muy concentrado en áreas próximas; que nuestro volumen de flota destinado a línea regular es escaso (para 1975 unas 400.000 TPM o el 4% de la flota), y que la cobertura de dicho tráfico regular es baja (para la misma fecha, del orden del 18,8%, pero con una importante participación en el tráfico extranacional de 850.000 toneladas, que debe tomarse con reservas). El cálculo de la repercusión que conllevaría, presenta un aumento de tonelaje de casi el 160% (158,8%). Dada la característica escasez del tráfico exterior de líneas en largas distancias, parecería aconsejable concertar acuerdos que ampliasen dicho volumen a otros países; eso, o la adopción de un sistema de acuerdos múltiples destinados a compensar unos tráficos con otros.

.-EL PLANTEAMIENTO DE LOS ARMADORES

Tampoco será especialmente feliz la posición de los armadores en este tráfico, aunque, a decir verdad, lo tenían bastante más difícil que en otros. De cierta plasticidad a nuestros efectos es el planteamiento que se refleja en una reunión cotidiana de la Comisión de Líneas Regulares de OFICEMA en la segunda mitad de los sesenta (43). Se había solicitado, al filo de la propia declaración de la Comisión de Transportes Marítimos del II plan de Desarrollo, la subida de la Primas a la Navegación a 200 millones de pts. a lo que el Ministerio de Hacienda había contestado nega-

tivamente, máxime cuando no hacía mucho que se había otorgado la Desgravación Fiscal para los buques destinados al mercado interior. En el devenir de la discusión se desplazó la atención inmediatamente al adecuado reparto de las Primas que se concedían, de manera que "...en realidad se prime sólo a las líneas regulares" (44); un paso más en la discusión, y un relevante armador manifiesta el verdadero meollo del tema: "...plantear todo el problema de política naval, que no se ha arreglado, ni mucho menos, con la desgravación..., habría que dirigirse al Ministerio de Comercio...exponiendo el dilema mencionado de que para que funcione la Marina Mercante en condiciones razonables, o bien se adquieren buques nacionales caros y se les da la protección debida en la forma que proceda, o bien se puede adquirir el buque donde el armador estime conveniente, explotándolo en las circunstancias normales..." (45); ulteriores intervenciones abundarían en la misma dirección y matizarían la autoridad a quien dirigirse: al Jefe del Estado.

Años más tarde, ya en 1975, podemos apreciar una línea de conducta similar en el marco de unas reuniones entre el sector cargador (importador o exportador) y los navieros con la Administración (en la persona del Director General de Navegación) (46), sobre utilización de buque nacional para el transporte marítimo exterior; allí se puso de manifiesto por parte de los cargadores el problema de escasa información de las líneas regulares españolas, la discrepancia que suele apreciarse entre frecuencias e itinerarios inscritos y los reales, y la no disposición de flota adecuada para transportes especiales (vehículos, cargas pesadas, ...); pero, sobre todo, se pone de manifiesto "...que el naviero español presenta poca agresividad en los negocios marítimos, sien-

do sus ofertas, tanto en variedad de transporte como en precio, poco competitivas con las líneas extranjeras... (muchas de las cuales), aun cuando existen fletes de Conferencia,... ofrecen fletes inferiores, bonificaciones o extornos..." (47). La respuesta del armador de línea parece haberse limitado a una serie encadenada de solicitudes de apoyo de la Administración cuyos destinatarios serían todos los cargadores pero muy especialmente los públicos (Empresas, Organismos, etc.): medidas de fomento del transporte CIF en las exportaciones, presión sobre el uso de la bandera española cuando se concede la licencia por parte del Ministerio de Comercio, reducción de la presión fiscal sobre flete y seguro cuando se trate de transporte en bandera española y presiones estrictas para dicho transporte cuando se trate de exportaciones financiadas con cargo a créditos oficiales.

Existe, como se anunció, un Registro de líneas regulares en la Subsecretaría de la Marina Mercante de carácter no obligatorio donde se inscriben las empresas y líneas que lo deseen, cuyos efectos son beneficiosos (en el caso de las empresas españolas) al permitir el acceso a reducciones o exenciones en practicaes, amarras y tarifas de puerto (48). Desde hace algún tiempo los armadores asociados en OFICEMA -y después en ANAVE- vienen emitiendo su informe previo a cualquier inscripción que, aunque no vinculante, sí tiene gran peso a la hora de su aceptación por la Administración. La obsesión por el intrusismo de otros tráficos en el de líneas, que se agudiza tras la crisis del setenta, hace que los armadores extremen las barreras de entrada; una de las medidas que articulan en ese sentido es la definición de lo que se debe entender por línea regular a efectos de acceso al subsector y a los beneficios del mismo; no se olvide que las Primas

a la Navegación son menores cuanto mayor sea el número de navieros entre los cuales repartir. Dicha definición consiste (49):

"Para que un servicio marítimo pueda ser considerado Línea Regular española, habrá de cumplir con las siguientes condiciones:

- Que sea realizado por una empresa naviera española debidamente inscrita en el Registro de Empresas Marítimas, según Decreto 14946 68, del 20 de Junio, así como en el Registro de Líneas Regulares de la Dirección General de Transportes Marítimos (antigua Dirección General de Navegación), de acuerdo con lo previsto en la Orden del Ministerio de Comercio de 17 de Noviembre de 1.966.
- Que tenga determinados itinerarios fijos y anunciados, según costumbre.
- Que disponga de tonelaje apto para el transporte de carga general.
- Que asegure regularidad en sus escalas y una frecuencia de servicio de acuerdo con las necesidades del comercio.
- Que sus fletes se ajusten a tarifas establecidas y abiertas al público.
- Que utilice en el conjunto de sus servicios de Línea Regular Buques propios que cubran anualmente más de un 50% de los transportes realizados.
- Que demuestre una intención de permanencia en el servicio a realizar.

Por otra parte, además de la medida de endurecimiento que supone lo anterior, se adoptó la política de restringir -hasta negar prácticamente- su visto bueno a las nuevas empresas y líneas. Tal fue el caso, por ejemplo, de las navieras siguientes incluidas en la relación de 1979 (50):

- Marítima Comercial Exportadora S.A., cuya línea Canarias-Ingla-

terra fue informada negativamente por ANAVE (7-6-78); se trata de una empresa vinculada a Astilleros de Huelva, que no pertenecía a la asociación de navieros.

- Naviera Hispáfrica; tampoco pertenecía a ANAVE y fue informada negativamente el 11-7-79.

- Otras navieras no pertenecientes a ANAVE y que tuvieron informe negativo o no fueron informadas, son: Euroflot, Marítima del Norte, Hispafrío (especializada en buques frigoríficos, formada por Navicasa, Comatisa y M. del Norte) y SBC Container Lines (cuyo servicio era atendido entonces por buques de Equimar, que sí pertenecía a la Asociación).

Una de las medidas acordadas por los armadores de línea, que demuestra la existencia todavía de cierto espíritu comercial, se refiere a la edición de un Boletín mensual o bimensual denominado "MARINFORM" destinado a dar a conocer a los usuarios las líneas regulares españolas que existen y los servicios que prestan; otra, la adopción de una especie de Código de Conducta (así denominado por ellos) que en realidad es más un acuerdo de no interferirse entre las líneas existentes en el Registro (51). El conjunto de las restantes medidas habitualmente propuestas tienen poco de diferente respecto a las del resto de los subsectores: reducción del cuadro indicador, elevación de las primas a la Navegación, apoyo por la Administración al empleo de bandera española (en especial por las empresas y cargadores públicos), presión por la Administración ante los cargadores (exportadores e importadores), desgravación fiscal de los fletes obtenidos en el exterior y reducción de gravámenes tributarios a los supuestos de transporte exterior en buques de pabellón español (52). Desde luego, aquella relación no es completa, pero sí ilustrativa de las peticiones funda-

mentales de estos armadores y de la postura que mantienen; de interés puede resultar la propuesta no materializada en lo que se conoce, de ofrecer fletes de promoción de exportaciones dentro de las mismas Conferencias de Fletes a favor de los cargadores nacionales que usen buques del mismo pabellón (53).

6.- POLITICA ESPECIFICA

En otros lugares se han referido ya algunas cosas sobre el comportamiento con la Administración con este subsector (54), por lo que aquí nos limitaremos a aquellas intervenciones específicas de mayor transcendencia. Ya se ha dicho que el Estado puede intervenir los fletes de las líneas regulares mediante el ejercicio de las autorizaciones (o denegaciones) de las modificaciones de fletes (55). Tales controles no parecen haber sido utilizados negativamente hasta el presente. Las restantes intervenciones del Estado se refieren a la perspectiva exterior de la actividad: posición ante Código de Conducta de la UNCTAD, defensa del principio de reciprocidad contra aquellos países que ejerzan prácticas restrictivas contra la Marina Mercante española, establecimiento de acuerdos bilaterales sobre reserva de carga, y exigencia de utilización de líneas españolas en las importaciones de mercancías comercio de Estado aun cuando no se trate de cargamentos completos. Hacia el interior, asumió el desastre de la primera empresa de líneas oceánicas, Transatlántica, promovió la creación de una Real Compañía de Navegación a través de la función de las tres navieras de líneas oceánicas, otorga subvención directa de Primas a la Navegación (por 90 millones en 1979 a pesar de la inexistencia de norma de modificación de la cantidad abonada anteriormente), autorizó la importación de algunos buques y acordó otras concesiones menores,

como preferencias de atraque, rebajas en las tarifas portuarias, etc; por otra parte, y como se ha señalado, otorga un cierto protagonismo a los representantes de los armadores mediante la evaluación de solicitud de su conformidad -no vinculante- en toda nueva inscripción de línea o empresa. A continuación haremos una breve referencia a cada una de estas medidas.

En la posición del Estado español ante la propuesta del Código de Conducta de la UNCTAD se apreció una grave vacilación y retraso no justificable cuando todos los síntomas parecían acreditarla como un proyecto positivo para la Marina Mercante española; por fin en mayo de 1979 se comunicó la decisión de ratificar tal Código en el curso de los debates de Manila (56). Un aspecto criticable adicional se refiere a que la Administración no ha evaluado -que se conozca- de modo preciso el alcance de esta medida.

La ley del 4 de abril de 1970 (BOE del 6) recoge lo que se dió en llamar -bien que erradamente (57)- "protección del tráfico internacional" frente a la originaria denominación del proyecto anterior a la Comisión de las Cortes, "libertad del tráfico marítimo internacional"; supone la matización del alineamiento español con las posiciones liberales de algunos miembros de la OCDE (Inglaterra, Noruega,...); como aportaciones más singulares, se recoge la legitimidad del Estado español a adoptar medidas de represalias a las que sufran sus buques en otros países (art. 2 y 3)., el marco de la declaración de inspirarse en el principio de libertad de navegación (art. 1) y libre concurrencia. De la misma manera, el Ministro de Comercio podrá prohibir a toda persona física o jurídica que suministre información a países extranjeros sobre tráfico que no les tenga como parte (art. 4);

bajo imposición de las correspondientes sanciones al infractor (art. 5). Aun cuando pueda parecer inocua, dicha norma venía a responder en parte a los intereses de algunos armadores que se veían afectados en sus tráficos con países de América del Sur (especialmente Brasil) en busca de carne y otros productos, que no podían llevar carga hacia ellos por existir convenios de reserva con otros países europeos (Portugal en el caso de Brasil) (59).

Respecto a los acuerdos de reserva de carga a favor de los países firmantes de acuerdos bilaterales, nos remitimos a lo manifestado sobre los existentes Cuba, Senegal, Costa de Marfil, Rusia y otros; tales acuerdos afectan en buena medida a los tráficos de línea españoles.

La Orden del 24 de febrero de 1977 (Ministerio de Comercio BOE del 3 de marzo) dispone la obligatoriedad del transporte en buques de línea de aquellos cargamentos de mercancías comercio de Estado que no puedan ser transportadas en cargamentos completos (art. 1), siempre que no se cuestione el abastecimiento nacional de esas mercancías y siempre a salvo de lo dispuesto de los acuerdos bilaterales con otros Estados (si los hubiere) respecto a reparto de carga; del mismo modo, no podrán celebrarse en cursos para transporte de mercancías instados por la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, sin que la autorice la Subsecretaría de la Marina Mercante; en toda negociación de acuerdo internacional bilateral en que se involucren los fletes habrá un representante de la Subsecretaría de la Marina Mercante (art. 1). Los fletes a aplicar serán los de las Conferencias de Fletes, rebajados al máximo posible de acuerdo con las normas de las citadas Conferencias (art. 2 y 3). Esta medida debe inscribirse en el momento de crisis de carga y agudización de la competencia que caracteriza a la se-

tenta.

Ya se hizo referencia a la asunción por el Estado (a través de Elcano e INI) de la propiedad de la Cía TRANSATLANTICA (59) y a la insuficiencia de las Primas de la Navegación (60); del mismo modo, se hizo también referencia a las importaciones de buques autorizados en 1974 (además de otras anteriores menores) en respuesta a las necesidades del subsector y a las exigencias que las propias navieras habían de cumplir para su acceso a las Conferencias de Fletes (61). Aquí haremos por tanto solo una breve referencia a la potenciación que realizó el Estado a través de su empresa recién adquirida TRANSATLANTICA, de una magna empresa que resultase de la fusión de las tres grandes del tráfico oceánico y de la E.N.ELCANO (62). A juzgar por los escasos y dispersos datos de que se dispone, parece que se trataba de un proyecto anterior a la propia nacionalización de la TRANSATLANTICA que ésta frenó incluso y que comprendía la inclusión en el grupo, a la empresa multinacional holandesa KNSM, introducida con fuerza en aquella (63). Tras la nacionalización se relanzó la idea ya con un mayor peso del Estado, llegando a afirmar los correspondientes acuerdos de principio entre representantes de YBARRA, MARASIA y las públicas ELCANO y TRANSATLANTICA (64); aun cuando no se ha dicho nada al respecto, parece que en su no consecución final se encontraba el interés de algunas navieras por aprovecharse de la empresa pública de línea en un primer momento, la necesidad de un fortalecimiento previo de esta empresa en torno a la cual constituir la gigante "gigante" de líneas oceánicas, y la limitación que suponía para alguna de ellas (Ybarra) tener que desprenderse de servicios no oceánicos (65), a ello hay que unir, lógicamente ahora, la mayor severidad y restricciones de la asunción por el estado de la titularidad empresarial

en un sector que, aunque importante, arrastra detrás un importante volumen de pérdidas y mala gestión (66).

7.- CONCLUSIONES

Las conclusiones de este apartado son casi ociosas a la vista de su carácter y de la brevedad del mismo, cuando su ámbito exigirá indudablemente ulteriores estudios específicos. Parece claro que el aspecto principal en torno al que gira la "papeleta de las líneas regulares exteriores" consiste en que hay una escasa presencia española, con el consiguiente efecto en los pagos por fletes al exterior -mayores aquí que en ningún otro tráfico-, encontrándonos con un subsector del empresariado nada destacable (en términos positivos) - porque, como los demás, ha tratado de tejer en su entorno un pequeño entramado de protecciones, y que, ¡a diferencia de otros!, posee la virtud de contar con posibilidades de expansión, amparada en buena medida en la aprobación de la reserva internacional de cargas que supone el Código UNCTAD.

A las características del problema básico antes esquematizado no sólo no es ajena, sino directamente responsable, la articulación de una determinada política económica sobre el sector; para ser más claros, sintéticos y al filo de lo que los mismos armadores denuncian, éste es uno de los subsectores característicos de la Marina Mercante en que se aplican las restricciones a la libertad de actuación empresarial sin contrapartida suficiente -por más que las otorgadas no sean despreciables- para permitir y apoyar el crecimiento en tan decisivo tráfico; la importancia de esta política es evidente, pero contribuye a despejar cualquier duda - , la comparación entre este modo de operar y el de otros tráficos protegidos, también cautivos pero con -

fuertes contrapartidas favorables (reserva de mercado y fletes subvencionadores). La restricción más importante para este subsector consiste en la imposibilidad -salvo excepciones- de importar buques y el tener que comprarlos a precios superiores a los internacionales. Por otra parte, el desarrollo -en los términos en que se ha producido- de algunas empresas y líneas (oceánicas) ha tenido lugar al abrigo del disfrute de la reserva de bandera, característico de las mercancías comercio de Estado (café, azúcar, carne congelada, granos, ...).

Los rasgos definidores del tráfico de línea y la im pronta recibida de la crisis actual, exigen reforzar la concentración de las empresas a él dedicadas de forma que permita la realización de las cada día mayores inversiones necesarias, centradas en la tecnificación acelerada de la flota; de enorme importancia (y más por la carencia de precedentes) es la mejora de la gestión de las empresas. Si el sector no consigue ese dimensionamiento adecuado, su desaparición se verá acelerada sin lugar a dudas, y al Estado corresponderá finalmente asumir la decisión de presentarse como empresario en mayor medida de lo que ya es. De esta manera, resulta de urgencia proceder a la elección entre adopción de medidas de intervención directas, que conduzcan a ese dimensionamiento y a la disposición de unos buques en condiciones competitivas, además de poner en funcionamiento las comunes a los demás subsectores que disciplinen la marcha del subsector, o asumir los pagos al exterior y otros graves perjuicios que traerá consigo la acelerada desaparición de las líneas regulares españolas.

Como punto de partida, se cuenta con un nada desdeñable patrimonio centrado en dos, al menos, de las tres grandes empresas de líneas oceánicas, unas posibilidades de amoliación del tráfico -a través de acuerdos de zona, dado el escaso volumen de los flujos centrales-, que animará más la entrada en vigor del Código de la UNCTAD, y algunas otras buenas empresas en el subsector de líneas de menor recorrido. Del mismo modo, se cuenta con unos ejes de protección

que, aunque insuficientes y, globalmente considerados en los términos actuales, no necesariamente beneficiosos, tendrían algo que decir, - (primas, estímulos al transporte en bandera española ...); lo decisivo no es sólo el valor total de estas ayudas sino la distribución de las mismas; es indudable que, de aplicarse más selectivamente, - permitirían (sobre todo si vienen acompañadas de una ampliación, también selectiva) al menor número de beneficiarios unas mejores posibilidades. Los armadores suelen ceñir su objetivo a la ampliación de - las ayudas existentes y supresión de las limitaciones que se les imponen; la idea que aquí se defiende es la de, sin eludir la necesidad de aquella posible ampliación, más selectivamente a ciertas empresas que acrediten su eficiencia, por periodos temporales concretos ... y, desde luego, eliminando la servidumbre, aquí decisiva, de unos precios o calidades indeseadas y del imposible acceso a una oferta de buques más amplia y flexible(67)

NOTAS DEL CAPITULO XVII

- 1.- Además de los contenidos que sobre el tema suelen traer los tratados y manuales de información general sobre el sector, merce destacarse el trabajo de GOSS, R.O., "Some financial aspects of shipping conferences", en GARDNER y otros, "Advances ...", o.c., pgs. 178 a 191; asimismo, es interesante el trabajo contenido en la misma obra colectiva de VANAGS A.H., "Flag Discrimination: an economic analysis", en la obra citada, pgs. 37 a 64; Véase también, GOSS, R.O., "Studies in maritime economics", o.c., especialmente los apartados 1, 2 y 6
- 2.- idem.
- 3.- Véase lo dicho en cap. IV y VIII
- 4.- Véase CONSULTATIVE SHIPPING GROUP, "United States policy - towards regulation of liner shipping", n.p., January, 1.978
- 5.- Idem, véase "supra", cap. VIII
- 6.- EMPRESA NACIONAL ELCANO, Presidente de la, "Discurso...", o.c.
- 7.- Cfr. GRAINO, "La flota mercante española...", o.c., pg. 49
- 8.- Cfr. Ibidem, pg. 46; también, BOADO, L., "La Marina Mercante y de Pesca. Problemas económicos ...", o.c., I.C.E., n. 1321, pg. 1999
- 9.- Idem
- 10.- Idem; también, BOADO, L., "Marina Mercante ...", o.c., julio 1.971, pg. 2160
- 11.- idem
- 12.- datos obtenidos de sumar los grupos que de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, forma ANAVE, en su "Marina ... (1.978-1.979)" y que elaboramos parcialmente en el apartado III, - cap. V.
- 13.- Cfr. I.E.T.C., "Estadísticas ...", o.c., pg. 191
- 14.- Cfr. ANAVE, "Marina ... 1.978", o.c., pgs. 82 y 83
- 15.- Cfr. PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS, "El transporte marítimo", o.c., tomo II, pg. 82
- 16.- Véanse, Ibidem, pgs. 52 a 82
- 17.- Cfr. BARRERA, C., "La empresa naviera española ...", i.c., I, pg. 58, y II, pgs. 59 y 60
- 18.- Cfr., P.T.T.II., o.c., tomo III, pg. 328
- 19.- EMPRESA NACIONAL ELCANO, "Propuesta de reestructuración ..." o.c.
- 20.- Véase, BUHIGAS, S. "Líneas regulares y transporte intermodal", en la obra colectiva de CASAS y otros, "El Transporte marítimo en España", o.c., pgs. 27 a 51
- 21.- EMPRESA NACIONAL ELCANO, "Propuesta de reestructuración ..." o.c.,
- 22.- EMPRESA NACIONAL ELCANO, Presidente de la, "Discurso ...", - o.c., pg. 5
- 23.- Tras haber sufrido una dura competencia sostenida por el "nada que perder" de que gozaba la empresa victoriosa (filial - de un importante astillero), YBARRA es definitivamente despla

- zada de su tradicional ruta de Sudamérica alrededor de -
1.980 (información verbal).
- 24.- La Naviera GARCIA MINAUR parece que después de muchos años intentando entrar en la Conferencia de su tráfico con África del Sur, ha conseguido introducirse recientemente (información verbal).
- 25.- E.N., ELCANO, "Propuesta ...", o.c.
- 26.- Véase ANAVE, "Empresas navieras asociadas", o.c.
- 27.- Cfr. II PLAN DE DESARROLLO ..., o.c., pg. 36
- 28.- Cfr. Ibidem, pg. 79
- 29.- Cfr. Ibidem, pg. 80
- 30.- Cálculo sobre la información suministrada por la Revista "T.R.A." de marzo de 1.966, pgs. 254 y 628
- 31.- Véase, E.N. ELCANO, citado en nota 26; también, cfr. BARRERA, C., "La empresa naviera española ...", o.c., II, pg. 60
- 32.- Sobre datos de Idem.; para lo de TRANSATLANTICA, véase cap. XIII, apartado destinado a las "empresas públicas"; también P.TT.II., o.c., tomo III, pg. 266 y 274.
- 33.- Datos de OFICEMA
- 34.- P.TT.II., o.c., tomo III, pgs. 266 y 274
- 35.- Cfr. BARRERA, "La empresa ...", o.c., II, pg. 61, Aunque - no debe olvidarse lo dicha ya tantas veces sobre el especial imparte negativo que la flota de acceso al mercado internacional de buques provoca en este subsector, al que se priva así, de la flexibilidad imprescindible de que disponen sus equivalentes extranjeros.
- 36.- Como se vió en el cap. I.
- 37.- Véase lo dicho al hablar de la flota en el apartado II, del cap. V.
- 38.- Véase en BLANCO, Aquilino, "Problemática de las líneas regulares marítimas españolas", en "Transporte 3", n. 14, - 1.979, pgs. 47 y sts.
- 39.- Idem
- 40.- Idem
- 41.- Idem; también, E.N. ELCANO, "Propuesta ...", o.c.,
- 42.- Cfr. BUHIGAS, S., "Los servicios regulares marítimos ...", o.c., pg. 63
- 43.- Acta de 18-IV-1.967
- 44.- Cfr. Ibidem, pg. 1
- 45.- Idem.
- 46.- Acta de 27-V-75
- 47.- Cfr. Ibidem, pg. 2
- 48.- Idem.
- 49.- Escrito presentado a la SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE (S.M.M.), de fecha 23-XI-77
- 50.- Información obtenida de las empresas afectadas y otras asociadas a ANAVE.
- 51.- Véase referencia en escrito a Subsecretaría, 23-XI-77, (acordado el primer trimestre de 1.977).
- 52.- Idem.
- 53.- Véase, E.N. ELCANO, "propuesta de reestructuración...", o.c.
- 54.- Especialmente en cap. XIV
- 55.- Véase lo dicho en cap. XIV; recuérdese lo advertido sobre -

- las llamadas limitaciones a la libertad de fletamento (cap.X)
- 56.- Cfr. O.C.D.E., "Maritime, Transport, 1.979", o.c., pg. 18
 - 57.- Cfr. BUHIGAS, S., "Los Servicios regulares ...", o.c., pg.63
 - 58.- Escrito a Presidente de OFICEMA de 26-II-70
 - 59.- Véase "supra", cp. XIII
 - 60.- Véase "supra", cp. XIV (apartado sobre Primas a la navegación).
 - 61.- Nos remitimos a lo dicho en el cap. X
 - 62.- Véase, E.N. ELCANO? "Propuesta ...", o.c.; E.N. ELCANO, Presidente de, "Discurso ...", o.c.; BEOTAS, Enrique, "Real - Compañía de Navegación; un proyecto para la deprimida Marina Mercante española", "Ya", 6-II-1.977, pg. 14 y 17
 - 63.- Cfr. BEOTAS, E., o.c., pg. 14
 - 64.- E.N. ELCANO, "Propuesta ...", o.c.
 - 65.- E.N. ELCANO, Presidente de la, "Discurso", o.c.
 - 66.- La información verbal que se recibiría a finales de 1.980 era de "estar en venta" todas ellas; parece que, sin embargo, en 1.981 se notan síntomas de cierta consolidación, aunque haya implicado la desaparición de empresas tradicionales como - YBARRA (información verbal).
 - 67.- Otros Autores: CLEARY, S.S., "El futuro del transporte marítimo en el sector de las líneas regulares", "Oficema", Diciembre 1.976, pgs. 19-27; GONZALEZ CLIMENT, Aurelio, "El -- transporte marítimo y las líneas regulares" "Oficema", Noviembre 1.969, pgs. 25 y 26; INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMIES, - "The future of liver shipping", Conference Report, 352 pgs. Bremen, 1.976; PADIN, Manuel, "El impacto de las conferencias internacionales en el tráfico marítimo español", "Oficema", Junio 1.977, pgs. 11-14.

Cuadro I : NUMERO DE LINEAS REGULARES-EXTERJORES ESPAÑOLAS

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1980 (w)	
Océánicas	Líneas	8	8	9	12	8	14	15	20
	Empresas	5	5	6	6	5	6	6	10
No Océánicas	Líneas	5	6	7	28	37	44	38	40
	Empresas	3	4	5		20	17	20	24

FUENTE

Los años 1950, 1955 y 1960, SUBSECRETARIA DE LA Marina Mercante
"LISTA OFICIAL DE BUQUES"

Para el año 1965, Revista "T.R.A.", marzo, 1966

Los años 1970 y 1975, OFICEMA

Para 1980, ANAVE

En 1980 (w), DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES MARITIMOS

Cuadro: II

ESTADÍSTICA Demanda de Transporte en Línea regular, año 1975

RUTAS		EXPORTACIONES	
		millas de toneladas	\$
1	Atlántico y Pacífico (Costas Continentales de América del Norte)	800	15
2	Reino Unido e Irlanda	360	6'7
3	Atlántico y Máltico (Costa Continental Europea)	1.650	31
4	Pacífico (Costa Continental América y Extremo Oriente)	203	3'8
5	Mediterráneo y Mar Negro	895	17
6	Australia y Oceanía	20	0'3
7	Escandinavia	400	7'5
8	Centro América (ambas costas), Antillas y Suramérica (Caribe)	180	3'3
9	Indico (Costa del Sur de Asia)	13	0'2
10	Golfo Pérsico y Mar Rojo	1	0'02
11	Atlántico (Costa Oeste de África)	190	3'5
12	África del Sur y Costa Este de África	115	2'1
13	Pacífico (Costa Oeste de Sudamérica)	80	1'5
14	Pacífico (Sureste de Asia)	107	2
15	Atlántico (Costa Este de Suramérica)	300	5'6
TOTAL		5.314	100
Omnibuses: 1, 4, 6, 8, 9, 12, 13, 14, y 15 (%)			65'7
no Omnibuses: 2, 3, 5, 7, 10, y 11 (%)			34'2

Fuente: Planificación y Transportes Integrados.- I.E.T.C., Tomo II.

[illegible]

CAPITULO XVIII.- TRAFICO DE CABOTAJE

1.- INTRODUCCION

Del tráfico de cabotaje, de su debilidad y progresivo deterioro, se viene hablando ya desde los años cincuenta (1), pero las escasas medidas que para oponerse a tal situación y perspectiva se han adoptado no han conseguido alterar apenas los fatales resultados de que hablaremos. En los últimos 1.979 y ochenta se ha vuelto a abordar el tema de su situación, ahora desde la perspectiva de la crisis energética, para lo cual se han ordenado los preceptivos estudios que finalmente dieron escasos resultados (2).

Muy esquemáticamente presentado, el problema consiste en comprender cómo no se ha desarrollado un tráfico idóneo para nuestra situación geográfica y económica. Geográficamente, porque España es una península con una dilatada costa y buenas condiciones para la navegación de cabotaje, y porque posee además una parte de su territorio en forma insular y costera del continente africano. Económicamente, porque la parte más importante de los centros de actividad económica y, por tanto, del comercio, están situados en la periferia; precisamente, la importancia histórica de estas áreas es debida en buena parte a la bondad del modo de transporte marítimo frente a las restricciones que imponían los terrestres para las áreas del interior (3).

A los argumentos anteriores, la crisis energética de los setenta añade otro que resulta de vital importancia: las limitaciones energéticas; de esta manera crece más aún el interés por

un modo de transporte cuyo consumo de energía por unidad de carga transportada es menor que en los restantes (4).

Partiendo de una aplicación estricta de la reserva del tráfico de cabotaje a los buques de bandera española -y, en largos períodos, a los que además fueran de construcción también española-, la competencia de los transportes marítimos está constituida por los otros modos de transporte, en especial el ferrocarril y carretera; el modo aéreo tiene trascendencia en algunos casos de transporte -de pasaje- entre la Península y Baleares.

La explicación de la caída del tráfico de cabotaje precisa una delimitación previa de los grupos que lo forman:

- tráfico peninsular: se refiere al transporte entre distintos puntos de la costa de la Península.
- tráfico insular: transporte entre la Península, Islas Baleares, Canarias y Norte de África.
- tráfico interinsular: se produce entre las distintas islas.
- tráfico de productos del petróleo: servado en su casi totalidad a la flota del Monopolio de Petróleos (CAMPESA) y marginalmente cubierto por la flota de compañías especializadas en refino (CEPSA sobre todo).
- Servicio de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional; aunque no consista en un tráfico muy nítidamente diferenciado, se refiere al que, con carácter de regular, presta la Compañía TRANSMEDITERRANEA entre puertos de la Península, Islas Baleares, Islas Canarias y Norte de África; a ellos puede añadirse algún otro punto de la costa Atlántica del África española -hasta que dejó de serlo-, particularmente Guinea y Sahara.

El tráfico de cabotaje puede también ser referido -como cualquiera de los tráficos exteriores- a las condiciones de su prestación y resultar así un tráfico de "cabotaje tramp" y otro de "línea regular", del mismo modo que sería posible establecer subgrupos de tráfico en función de los conjuntos homogéneos de mercancía -que se transporten; aquí nos valdrá con las divisiones efectuadas, e incidentalmente con las que se hagan en cada momento, pero resulta de interés recordar la clasificación entre transporte de graneles y de mercancía general.

Estamos ya en condiciones de enunciar el problema con mayor claridad: existen unos indicadores de tráfico de cabotaje -para aquellos segmentos en que era posible la competencia de los otros modos de transporte -cabotaje peninsular-, que informan de la evolución claramente decreciente y del declive del modo de transporte marítimo frente a los restantes señalados. Más en concreto, dicho descenso se produce en el tráfico peninsular, inicialmente en su versión de línea -desde mediados de los cuarenta hasta finales de los cincuenta-, y después, en la modalidad tramp, de forma que se produce un desplazamiento de algunos de sus flujos de tráfico hacia el ferrocarril -sobre todo en los graneles-, y hacia el ferrocarril y la carretera, en la mercancía general. La apreciación de tal caída se produce de forma nítida al examinar la evolución del tráfico peninsular, la desaparición de las líneas regulares que cubrían el transporte --entre puertos de la península y la concentración de las navieras que operan en cabotaje en el tráfico que incorpora a las Islas y Norte -de Africa.

Como por otra parte es razonable, tal desplazamiento de tráficos se ha producido en mayor medida allí donde los otros modos de transporte estaban adecuadamente dotados, y menor donde, como en la cornisa Cantábrica, las dotaciones de esos modos terrestres son muy deficientes.

Es indudable que la pérdida de posiciones que se señala para el transporte marítimo obedece a su menor "valor de tráfico" de acuerdo con la terminología de Voigt ya mencionada (5); en una primera aproximación podríamos decir incluso que los "planos de valor" en que se produce ese deterioro son los de seguridad de la carga, velocidad y precio. Seguridad, que pesó mucho más cuando los métodos de manipulación de la carga estaban menos tecnificados (antes de los contenedores y modernos sistemas de carga y descarga), cuando se producían importantes pérdidas por hurto o robo y, en general, cuando el modo de transporte marítimo no se había desarrollado suficientemente. Velocidad, que también dependió de los aspectos antes citados y de la inadecuación del ensamblaje entre el transporte marítimo y los restantes modos, sólo parcialmente superado en los últimos años. Precio, que resulta superior no sólo por los mayores costes del transporte marítimo sino por las subvenciones indirectas que reciben los otros modos.

Si el tráfico marítimo resulta ser el más idóneo para buen número de cargas hoy transportadas de otra forma, y si esa idoneidad se ve agrandada a medida que se encarece la energía, es claro que la no utilización representa una mala asignación de los mismos. En el esclarecimiento de las razones que han dado lugar a esta situación intentaremos poner de manifiesto las que se refieran al sector mismo, frente a aquellas sobrevenidas de una inadecuada actuación de la autoridad político-económica.

2.- FLOTA

Es difícil establecer una delimitación precisa - de la flota dedicada al tráfico de cabotaje por la posible sustitución con aquella que se dedica a tráficos de mayor distancia -pero no oceánicos- cuando los fletes interesen; esta situación era paliada hasta los años sesenta mediante la aproximación que permitía la Lista Oficial de Buques destacando aquellos que se inscribían en dicho tráfico y que dicha publicación, con inexactitudes y retrasos, no transmite desde entonces; por ello hemos de proceder nosotros a una segunda aproximación con los buques de menos de 6.000 T.R.B., - tal como hacen los mismos armadores (6).

La primera idea que debe destacarse es que al - tráfico de cabotaje se dedican buques de pequeño tonelaje, como corresponde a la envergadura del mismo, y de mayor edad. Este último - aspecto es de especial importancia pues constituye uno de los mejores indicadores de la calidad de la oferta de transporte y se viene dando ya desde la etapa anterior a los sesenta. Así, como se recordará (7), la flota de cabotaje tenía un 68,9% de su tonelaje con - más de 25 años, frente a resultados muy inferiores en la dedicada - al tráfico exterior en régimen tramp (39,8% con más de 25 años) o - de línea (23%). Especialmente grave era el estado de vejez de la flota carbonera (con el 96% con más de 25 años), las líneas de cabotaje (con 89% de más de 25 años) y los madereros (con un 85% de más - de 25 años), que contrastaban con la mayor juventud de los buques - dedicados al transporte en régimen de tramp nacional y petroleros - (34 y 43 %, respectivamente, mayores de 25 años); esta situación se

guirá manteniéndose después (8); informaciones de menor garantía - procedentes de la propia OFICEMA afirmaban que la edad media de la - flota de cabotaje era en 1962 de 152 años; (9).

En el cuadro I aparece la flota dedicada a tráfico de cabotaje en los distintos grupos, así como las empresas que - los forman. Respecto a la flota que opera en régimen tramp debe in- sistirse en lo dicho de que no tiene límites precisos por cuanto - una buena parte de ella combina tales tareas con salidas al tráfico exterior de cortas y medias distancias; el tipo de buque que compone esta flota es fundamentalmente carguero convencional y granelero, - aunque también hay unidades, en número menor, de portacontenedores y ro-ro (especializados).

En 1978, año para el que no disponemos de infor- mación similar a la de 1960, nos referiremos a los tamaños menores - de cada grupo, que es donde se concentra -y al que pertenece casi en exclusiva- la flota de cabotaje utilizando la información de la Lista Oficial de Buques de ese año. Así, en el grupo de carga seca, - mientras el conjunto tiene un 13,8 % de su tonelaje con más de 15 años, (7%,4% y 3%, respectivamente, para los grupos de más de 15, - más de 20 y más de 25 años), los buques de menos de 500 T.R.B. te- nían un 77% con más de esa edad, un 48% de los cuales era de más de 25 años; una situación similar, aunque menos grave, se produce en - los restantes estratos de tonelaje inferiores a 6.000 T.R.B.; en el grupo de pasaje, se encuentra uno con que el 80 y el 67% de los de - menos de 500 y mil T.R.B. respectivamente, son superiores a los 25 años, y en el de petroleros, grupo protagonista del crecimiento de - la flota española, las cuatro quintas partes de los buques de menos

de 1.000 T.R.B. se concentran en una edad comprendida entre los 10 y 15 años y el resto posee más de 20 años (10).

La evolución de la flota dedicada a tráfico de cabotaje no ha experimentado crecimiento importante desde los años cincuenta e incluso en los últimos años setenta se viene registrando un descenso del mismo, difícilmente precisable por la salida a tráfico accesibles del exterior. Con todo, en 1960 ascendía a algo más de 530 buques y 690 mil T.R.B. incluyendo unos cuarenta buques y 132 mil T.R.B. dedicados a los Servicios de Soberanía (hoy de Comunicaciones de Interés Nacional). Si todos los buques de menos de 6.000 T.R.B. de que dispone nuestra flota fueran computados como de cabotaje, resultaría que en 1970 ascendían a 545 (623 mil T.R.B.), y en 1979, a 436 (575 mil T.R.B.); por si conviniese reducir los segmentos de mayor tamaño, los del intervalo comprendido entre 1.000 y 3.000 T.R.B. y entre 3.000 y 6.000 T.R.B., eran en 1970 215 mil y 276 mil T.R.B., respectivamente (en 1979, 213 mil y 254 mil T.R.B. respectivamente), de modo que se produce una regresión en el tonelaje de todos y cada uno de los grupos.

En la medida en que la información de 1960 lo permite, la distribución del número y tonelaje era (11):

tramp	256	82 mil T.R.B.
carboneros	130	185
madereros	14	52
petroleros	36	175
líneas regulares	57	64
líneas de soberanía	41	132

Se trata, por tanto, de una flota bastante distribuida entre los distintos usos.

Tal composición contrasta con el tonelaje de -- 1978 que resulta del cuadro anterior: la de buques "tramp" (que englobaría a los "tramp", carboneros y madereros de 1960), ahora es - (Cuadro I) de 93 buques y 162 mil T.R.B.; la de línea regular, en 1978 era de 115 buques y 287 mil T.R.B.; la de transporte de productos petrolíferos, en la que tiene un peso casi exclusivo la de - CAMPSA, con 262,7 mil T.P.M. y 43 unidades; la de Transmediterránea para servicios de interés nacional, con 157,3 mil T.R.B. y 34 unidades; flota actual que denota ya de por sí la mejora en la eficiencia del transporte al permitir operar unas áreas de mercado muy superiores a las de petroleros y soberanía de 1960 (12).

Informaciones adicionales de los años setenta - refieren que mientras en 1970 la flota de menos de 1.000 T.R.B. con más de 15 años representaba el 65%, en 1979 era del 77%; contrasta además con el rejuvenecimiento de la flota de más de 1.000 y menos de 6.000 que pasó a representar el 45% en 1970 al 30% en 1979, y - los portacontenedores, todos por debajo de los 10 años (13).

Un aspecto fundamental de la flota que, aunque no pueda documentarse, es reconocido por todos los relacionados con el sector, se refiere a la tardanza en la incorporación y el desfase que se vive, hoy día incluso, en materia de tecnificación; coherente con el tipo de empresas que ha soportado este tráfico y las condiciones en que se ha desenvuelto; conviene no olvidar que es en el tráfico de cabotaje y de cortas distancias donde mayor número de

portacontenedores y ro-ro se dan (13).

3.- TRAFICO

Aun cuando ya fue estudiado, conviene traer aquí la idea de regresión del tráfico total de cabotaje frente al exterior en términos de tonelaje de carga (muy superior en toneladas-milla). En cuanto a tonelaje transportado, ha pasado de representar casi el 71% en 1950, al 57% en 1960, el 47 en 1970 y poco más del 40 en los últimos años de la pasada década (14). Análogamente, para la flota española representó en 1960 el 56,4% de las toneladas movidas en total (incluyendo las del tráfico extranacional) y el 41,5% en 1976, pero esta última cantidad equivalía a sólo el 4,6% del tráfico realizado en toneladas-milla (15).

Desde otro ángulo, el transporte marítimo, que - había crecido un 38% entre 1960 y 1950, un 96% entre 1970 y 1960, y un 19% entre 1970 y 1977, obtuvo aumentos insuficientes en relación a la evolución del transporte interior de mercancías (medido en toneladas-kilómetro), ante el fuerte crecimiento del transporte terrestre en los sesenta y setenta; pasa así, de representar el 40% - del tráfico interior en 1950, al 33% en 1960, el 28% en 1970 y el 23% en 1977 (16), participación que no se ha visto mejorada tras la crisis energética (17).

La evolución desagregada más dilatada de que podemos hablar se refiere al conjunto del tráfico insular, peninsular, etc.) a partir de 1962; pero esta misma demuestra ya una evolución - creciente de lo que la Dirección General de Puertos denomina "fluf-

dos" (petróleo, productos químicos, gases) frente a un elevado estancamiento en el tráfico de graneles y cierta atonía en la mercancía general (18); estos últimos grupos descienden y estancan tras 1973: el primero pasa de 9.057 mil t. en 1963 a 8.046 en 1979; el segundo, de 6.472 a 6.933 (19) entre las mismas fechas.

La información que suministra la Memoria que - anualmente elabora la Dirección General de Puertos sobre Tráfico - Marítimo de Cabotaje desde 1973, permite mayores precisiones (20). En primer lugar, sobre la composición del tráfico: tomando la de 1977, publicada con cierto retraso (en 1980), tenemos que, de los 32.131 miles de toneladas transportadas, sólo 15.000 pertenecen a tráfico no petrolero, ésto es, el 46,7%; más aun, de esos 15 millones de toneladas de mercancías no petroleras, sólo 8.802 mil toneladas son de tráfico entre puertos de la Península, descompuesto en las siguientes mercancías (entre las que representan más de 100 mil toneladas):

Hierro	4.399 mil tn.
Mineral bruto	1.077
Productos siderúrgicos	1.230
Cales y Cementos	983
Hullas y Algodón	672
Elementos compuestos y químicos	447
Abonos	405
Hierro de fundición y Acero	589
Alquitrán	169

Minerales metálicos no férreos	233
Aceites y grasas	128

A esos 8.802 hay que añadir 2.095 mil toneladas que se han desechado de acuerdo con la propia advertencia de la publicación (21), de modo que la cantidad resultante de tráfico entre puertos de la Península asciende a los 10,897 millones de toneladas.

Aun cuando no existe homogeneidad completa, sí hay la suficiente entre la información anterior y la que la misma Dirección General de Puertos presentó para 1962 con motivo de la información sobre el Plan de Puertos (22); de acuerdo con ambas, resultaría como dato más relevante que el tráfico peninsular ha pasado de 9,161 millones de toneladas en 1962 a las 10,897 millones citadas en 1977, claro estancamiento para la magnitud del período comprendido entre ambas fechas y la evolución de los restantes tráfico; más dudosa es la comparación que pudiera realizarse entre los componentes de la información de 1962 y 1977, porque no coinciden las calificaciones: los graneles eran en 1962 de 6,272 millones, y en 1977, si por tales entendemos los que relacionamos anteriormente, serían 10,320 millones; mientras, lo que en 1962 comprendía el epígrafe de carga general con 2,889 millones de tn., ahora será 0,577 millones. Los graneles de 1962 estaban formados por 2,7 millones de tn. de minerales y 3,5 millones de carbón.

Los resultados de la matriz origen-destino que presenta la Memoria de Cabotaje, referidos a las distintas regiones y que aparecen en el cuadro II, acreditan un evidente desequilibrio direccional de la carga, porque son grandes las diferencias entre -

lo que descargan y cargan en cada área. Tal desequilibrio no mejora al incluirse el tráfico con las islas, porque al hacerlo así, de la Península salen 12,8 millones de tn., mientras que sólo entran 10,3 millones de tn.

Un rasgo especialmente destacable es el fuerte peso que en el conjunto tiene el tráfico con origen o destino en los puertos del norte y el enorme volumen relativo del comercio marítimo interior de la zona, en estrecha relación con lo apuntado sobre las dificultades de transporte terrestre y con su peso económico en el conjunto del país; dicho tráfico interno representa en la zona norte el 45,1% de su tráfico total, frente al 13,4% en Cataluña, 26,3% para Canarias, 7,3% para Baleares y una media para todo el cabotaje en que el tráfico intrarregional supone el 19,4% del tráfico total (23).

Tampoco el insular ha seguido una tendencia al alza en comparación con el de Península Canarias; de todos los posibles (Canarias, Baleares, Norte de Africa), sólo el de Canarias posee cierta significación como tráfico intrarregional (24).

En el cuadro III aparece la distribución del tráfico de línea entre la Península y Canarias; como se desprende del mismo, hay también desequilibrio direccional, consistente en más de un millón de toneladas que bajan hacia las Islas y menos de 600.000 toneladas que suben de allí. Entre los productos que suben de las Islas destaca por su importancia el plátano, que con sus 375 mil toneladas representaba el producto más importante en 1977; el tomate, el tabaco y otros productos de la huerta Canaria, los deri-

vados del petróleo (asfalto) y el pescado forman los otros grupos de mayor relieve.

Una manifestación especial del descenso del tráfico de cabotaje la tenemos en la desaparición del tráfico peninsular de línea regular. En 1950, mediante oficio de la Subsecretaría de 26 de Septiembre, se había solicitado a los armadores afectados información al respecto, que sería ofrecida con extensión por parte de YBARRA y Cía. (25); ésta insistirá en la desventaja en que se encuentra el tráfico de línea a causa del peso excesivo de los seguros a la carga, así como de las disfunciones de la fase portuaria y de los impuestos sobre el transporte marítimo que anulan las ventajas de sus fletes frente a los demás transportes.

En los primeros años sesenta se produce otra de las reacciones de los armadores de cabotaje, canalizada esta vez a través de OFICEMA, denunciando la pérdida de posiciones que sufren y centrando sus causas en la competencia desleal -que no demuestran, más allá de la apariencia literaria- del ferrocarril (26); dicho trabajo reproduce información sobre la depresión de este tráfico en la etapa inmediatamente posterior al Plan de Estabilización (del que tampoco se libró el ferrocarril) (27).

Junto al cambio en la composición a favor de los fluidos (y en perjuicio de los graneles y mercancía general) que caracteriza la evolución de la década del sesenta y se mantiene después (los graneles representaban en 1962 el 48%, y apenas el 23% en 1970) (28), hay que anotar el fenómeno de la containerización creciente del tráfico de cabotaje que afecta sobre todo al transporte de mercancías entre la Península e Islas; y así ha de interpretarse la información facilitada sobre la evolución de tráfico de contenedores al hablar del transporte marítimo en general (29).

Los puertos más importantes en el tráfico de cabotaje son los de Barcelona, Bilbao, Tenerife, Tarragona, Cartagena, Algeciras, Huelva, Avilés y Gijón, que juntos alcanzan el 59% del tráfico total de carga y descarga (30); hay, sin embargo, ciertas diferencias, de considerar embarques y desembarques, pues así como los primeros puertos de embarque son Tenerife, Cartagena, Algeciras y Tarragona, en desembarques lo serán Barcelona, Avilés, Gijón y Bilbao (31).

La caída del tráfico de cabotaje en los sesenta (y en gran parte también en la década anterior) es un fenómeno bastante generalizable en distintos Estados europeos; por poner un ejemplo de especial relevancia, en Inglaterra se produjo una batalla parlamentaria de cierta violencia como consecuencia del debate sobre la caída del cabotaje en los años 1960 y 1961 (32); se denunciaba el descenso de la flota dedicada a esta modalidad, que había pasado de 850 mil toneladas en 1951 a 626 mil en 1961 -de elevada vejez (en este año)-, y la caída de botaduras, que habían pasado de aproximadamente 21.000 T.R.B. anuales entre 1951 y 58, a las 5.000 y 4.000 T.R.B. de los años 59 y 1960 respectivamente; se achacaban los males -allí también- a la competencia del ferrocarril, y se hacían referencias a la excesiva competencia que sufría el cabotaje, de aquel y de la carretera, a su importancia en la paz y en la guerra, e incluso a la urgencia de mejorar la competitividad como consecuencia de la integración previsible en la CEE. Algo similar puede apreciarse en el caso de Francia (33) y Alemania (34).

4.- COSTES Y EMPRESAS NAVIERAS

La discusión posterior requiere alguna precisión sobre la estructura de costes de los buques que operan en este tráfico. Al ser buques pequeños y viejos, pesan mucho más que en los grandes y más nuevos de los restantes tráficos, tanto los costes de personal como las reparaciones (incluidas el mantenimiento); como, por otra parte, utilizan con más frecuencia los puertos, y su transporte consiste en trayectos de menores distancias (con importantes períodos de estancia en los mismos), las condiciones de éstos -y no sólo las tarifas- les afectan muy especialmente; otros detalles pueden apreciarse directamente en el cuadro IV. En cuanto a los temas de personal, adquieren aquí tintes peculiares las manifestaciones hechas al hablar del tema (35) de las sustituciones de personal titulado por tripulaciones más barata y dóciles, de las desdotaciones y de las reducciones forzadas en "teórica" respuesta a la introducción de mejoras técnicas; en cualquier caso, parece que el cuadro de tripulaciones mínimas que rige en España se hace especialmente gravoso para estas empresas y buques (36) en los últimos años.

Las escalas portuarias, que como vimos vienen a representar del 10 al 12% de los costes de explotación, resultan problemáticas para el cabotaje porque, aun cuando este tráfico disfruta de ciertas reducciones tarifarias, las tarifas parecen haber sido pensadas para el tráfico exterior. Por otra parte, resultan especialmente negativos los efectos ocasionados por la congestión subsiguiente a la existencia de importantes núcleos urbanos en torno a

los puertos, que habrán de ser atravesados para alcanzar con la mercancía la zona industrial y que vienen a significar casi el 20% de los costes de transporte de la mercancía de puerta a puerta según los armadores. Los siempre referidos trámites del cabotaje -papeleo, intervenciones administrativas, de seguridad, sanitarias, etc.-, suponen un cierto lastre que se espera mejore en parte el Documento - Unico de Cabotaje (DUC) aprobado recientemente (37).

Nada despreciables son las consideraciones sobre el tipo de empresas que operan en el tráfico de cabotaje (38). Aun cuando en los años setenta se produce cierto remozamiento de los navieros (en parte a través de la desaparición de algunos de ellos), los problemas más graves de dimensión (falta de dimensión) adecuada se plantean aquí precisamente; abundan las empresas familiares, con muy pocos buques de pequeño tonelaje a los que prolongan la vida exageradamente; empresas con una gestión muy primitiva cuyas posibilidades de actuación son, lógicamente, escasas. Este segmento de armadores es el que entrará en conflicto con las primeras medidas - bien que mínimas- de racionalización sobre condicionamiento de la concesión de crédito naval y otras ayudas a la disposición de cierto tonelaje previo que en algunos casos podría obtener directamente y en otros, asociándose (39). En dicha situación de perpetuar la supervivencia de grupos marginales de empresas y flota (por vejez) tendrá bastante que ver la política económica aplicada.

Cierto carácter de excepción debe atribuirse a las empresas dedicadas a tráfico de línea regular de cabotaje ahora

en el trayecto Peninsular-Canaria y antes también en trayectos - costeros peninsulares (Líneas Mancomunadas), que denotan una solidez muy superior a la media del sector. Las Líneas Mancomunadas de Cabotaje (líneas regulares peninsulares) recuérdese que estaban formadas por AZNAR e YBARRA y cía. (40).

5.- LAS RAZONES DEL DESCENSO EN IMPORTANCIA (41); DATOS ADICIONALES

El problema de las explicaciones utilizadas para comprender y transformar la situación del cabotaje consiste en que - muy a menudo se pierden en el párrafo y en la enunciación de una serie de factores tan numerosos como poco explicados que nada ayudan en su comprensión y que parecen ocultar otros tras los presentados. Un intento de sistematización de los argumentos esgrimidos exige - discernir entre aquellas razones que versan sobre el decaimiento en términos absolutos del transporte marítimo, de aquellas otras que - ocasionan una pérdida relativa de la importancia de éste, mediante la aplicación de medidas de apoyo a otros modos que compiten con él. Recojamos, en primer lugar, para después reflexionar, los argumentos esgrimidos por los armadores:

- en el estudio referido de 1950 a cargo de YBARRA y Cía. (42) se barajaban como factores de la depresión del cabotaje, de entrada, la propia escasez de la demanda, asociada al aislamiento en que se encuentra nuestro país en esos momentos y anteriores; menciona a continuación como razones del encarecimiento, los aumentos de costes asociados a las operaciones de carga y descarga, el bajo ren-

dimiento del personal obrero de los puertos, el aumento de los impuestos y seguro de la mercancía, y la inseguridad de la carga debida a los robos producidos ante la falta de control de los obreros portuarios. Razones casi todas ellas, relativas a la fase portuaria de operación.

- el informe que catorce años después preparó OFICEMA sobre el decaimiento del cabotaje centra toda su atención prácticamente en - la competencia desleal (por cuanto radica en subvenciones a cargo del Estado) que sufre el transporte marítimo, del ferrocarril, - que constituirá una de las constantes en la explicación del ulterior decaimiento del cabotajaje (43). Con carácter secundario, se señala también la competencia de la carretera. Otros argumentos se refieren a aspectos más genéricos como la no inclusión del cabotaje en la política de coordinación de los transportes (44), - la falta de política naval a largo plazo, la existencia de obstáculos estructurales a la renovación de la flota, y otros, cuya vaguedad en la formulación no debe permitir el olvido de la cares--tía de los buques; este aspecto será importante en años sucesivos y no tanto entonces en que la flota de cabotaje tenía en promedio más de medio siglo de edad. Las trabas burocráticas, consistentes en el sin número de trámites que conlleva, repercuten encareciéndolo directamente y a través del retraso que ocasiona (45). Las críticas a la situación portuaria estarán presentes también en diversos momentos para explicar su papel desanimante de las nuevas

contrataciones de buques (condicionadas además de por los altos precios, por la ausencia de estímulos al desguace y falta de "política naval") (46) y como lastre a la operación normal (47). La del sistema fiscal, desaparece en buena medida a partir de la reforma del 64, si bien subsisten algunos residuos sobre el agravio comparativo de tener que pagar el Impuesto de Tráfico de Empresas que otros transportes no pagan (art. 198) (48).

- no falta la crítica -o explicación- a la discriminación negativa que sufre el cabotaje, según los armadores, a través del mejor -trato dispensado por las inversiones públicas a los restantes modos (49).
- de especial importancia es la comparación sobre los fletes; la idea general estriba -al menos la que transmiten- en sentirse víctimas de un control de sus fletes oficialmente debido a la incidencia de los mismos en los precios de productos de primera necesidad hasta los sesenta; y de ser nuevamente víctimas, ahora por la dura competencia de los otros transportes, desde aquellas fechas (50).

Como datos de interés quizá sea conveniente -traer aquí las diferencias de precios que se barajaban en los años cincuenta y sesenta para algunos transportes concretos. El año 1952 se elevó un dictamen al Consejo Ordenador sobre las diferencias de precio del transporte por ferrocarril y marítimo para una serie de

productos previamente documentados por la Naviera YBARRA (51); todo ello, a su vez, respondía a una moción presentada por el entonces - procurador en Cortes Nieto Antúnez (posteriormente Ministro y Presidente de la Cía Transmediterránea) advirtiéndole de la gravedad de la situación y perspectivas de este tráfico y de la necesidad de una - serie de medidas conducentes a evitar los robos y malos tratos a las mercancías, mejorar la productividad de los trabajadores portua- rios, revisar los gastos de puerto y practicaaje, suprimir gabelas, - trámites innecesarios e intermediarios, y articular un sistema de - protección real (52). Pues bien, examinando los costes de transpor- tar una serie de mercancías, resultaba que, siendo el flete maríti- mo menor en todos los casos que la tarifa del ferrocarril, el pre- cio final de aquel era siempre superior a éste. Dicha superioridad obedecía al mayor valor de los seguros sobre la mercancía y, en me- nor medida, a mayores valores absolutos (que no relativos) de los - gastos de carga y descarga e impuestos. Y así, para un transporte - como algodón de Barcelona a Sevilla, resultaban los siguientes valo- res: un flete de 252 pts./t. que, con recargo, ascendía a 274 pts., unos impuestos por transporte por más de 10 pts.t.; unos seguros - de: 1.700 pts./t.; 83 pts. de gastos de carga y 99 pts. de descarga. Frente a esas 2.166 pts./t. del transporte marítimo, el ferrocarril lo hacía por 1.004 pts./t., siendo su flete de 601 pts (53). El - ejemplo tomado es precisamente aquel en que se da una mayor discre- pancia entre los valores de uno y otro modos, pero, aunque no tan -

exageradamente, en los demás sucedía algo similar (54).

A medida que transcurren los años podrá apreciarse la creciente importancia que va cobrando la carga y descarga en relación al flete, de manera que informaciones relativa a 1962-63 - hablan de valores como los siguientes: a) para un transporte de 3.000 toneladas de frutas de Valencia a Barcelona el precio por tonelada venía a ser de 726 pts. de las que 375 eran fletes, 115 gastos de carga, 176 eran gastos de descarga, y otros conceptos (guarda y seguro de la mercancía, etc.), 60 pts; b) un cargamento de chapa metálica de Bilbao a Barcelona costaba 586 pts./t.; de ellas, 354 - eran flete, 74 embarque y 104 desembarque, mientras que el resto de los conceptos suponían 37 pesetas la tonelada (55).

Una última observación sobre el valor de los fletes : la composición de costes de un transporte entre Bilbao y Valencia viene a ser aproximadamente un 65% de transporte y acceso a puerto, un 15% de gastos de carga y descarga y un 20% de gastos de transporte de puerto a zona industrial o almacenes, en el caso de los graneles. Si se trata de productos siderúrgicos, la distribución varía en la importancia de los dos primeros conceptos que pasan a ser de un 40% cada uno (56).

Las reivindicaciones de los armadores parecen ir encaminadas en los últimos años hacia la consecución de una subvención de los fletes y la supresión (o reducción en lo posible) de practicajes, tasas sanitarias, otros gastos de puerto e intervención

de Aduanas; por otra parte, en los tráficos de línea la búsqueda -- consiste en conseguir un aumento de los mismos (57).

Mención aparte debe hacerse de la sempiterna reclamación de la simplificación de trámites administrativos; aun cuando la aparición del Documento Único de Cabotaje puede eliminar muchos de esos trámites, no debe olvidarse que la importancia de los mismos no era despreciable; como botón de muestra, véanse los documentos exigidos a los buques de que se hacía eco el informe de OFICEMA (58) en 1965 : cuatro a la Junta de Obras del Puerto, cinco a la Policía del Puerto, siete a Sanidad Marítima, 17 a la Comandancia de Marina, uno a la Delegación de Trabajo, 29 a Aduanas, 8 a la Delegación de Trabajo si se trata de tráfico de pasajeros al exterior, y 10 a los Consulados: total, 81 documentos.

Con motivo de la elevación de los costes de -- transportes (en particular del combustible) en los setenta, se ha producido una nueva zona de fricción en la consecución de mayores fletes oficiales para el tráfico de cabotaje de línea regular que, como se dijo, está sometido a control de precios "autorizados". El problema se agravaría si, como dicen los armadores, se da una situación de exceso de capacidad en este tráfico y de dominio de los cargadores que presionan todavía más a la baja los fletes oficiales -- que disfrutaban del carácter de máximos. Las informaciones de ANAVE hablan mas recientemente de once empresas con 62 buques en este -- segmento de línea regular de cabotaje (recuérdense los datos del cuadro I en 1978) por lo que la imperfección de la oferta es grande; no es menor, sin embargo la de la demanda de algunos tipos, -- como el platano, con situación proxima al oligopolio.

Algo similar sucede con los últimos encarecimientos del combustible que afectan de lleno a la flota de cabotaje --300 buques según el Presidente de ANAVE--haciendo pedir

una urgente revisión de la última de las subidas para equiparar los precios a los internacionales (50)⁸¹⁵; esta situación contrasta claramente con la beneficiosa de que disfrutó anteriormente en esos precios de combustibles aunque ANAVE la intentase minimizar (59).

Independientemente de otras razones que se verán a continuación, el rasgo fundamental del cabotaje es su marginalidad; una flota especialmente vieja que viene a morir aquí cuando el desguace hubiera sido su salida normal, porque las condiciones -la xitud de normas de seguridad, flexibilidad en los pagos del crédito oficial, etc-, le permiten sobrevivir. Marginalidad en las empresas, de pequeña dimensión, con graves deficiencias de organización, gestión y capacidad financiera para desplegar posibilidades de consolidación y expansión. En esa marginalidad no es difícil que se produzcan precisamente fenómenos como la incursión en prácticas ilegales de transformación de tráficos exteriores en otros de cabotaje, con acceso a los beneficios a éste concedidos, mediante la descarga de una pequeña porción de la carga en un puerto y la subsiguiente distribución del grueso entre los puertos deseados (60).

No resulta nada difícil conocer cuál ha sido la actitud de los armadores sobre la evolución de este tráfico porque sus propias Memorias anuales a partir de 1955 nos ofrecen información sobrada (más por reiterativa que por novedosa). En efecto, la simple lectura de dichas Memorias -de su apartado dedicado a examinar la evolución del tráfico de cabotaje en el año-, traslada la idea básica (y casi única): un reiterado lamento por la desaparición

progresiva del tráfico de línea de cabotaje en los cincuenta, y un lamento similar pero referido a todo el transporte (en especial - tramp), a lo largo de los sesenta y setenta. La pérdida de posiciones del ferrocarril ante la carretera le hará introducirse en la - búsqueda de otros tráfico que no son suyos hasta el momento (en - perjuicio del transporte marítimo) ya los últimos años setenta (61).

6.- POLITICA ESPECIFICA

La política aplicada al tráfico de cabotaje, - en lo que tiene de específica, ha de dividirse en dos etapas claramente diferenciadas: la primera hasta el año 1963, y la siguiente, desde entonces, con una posible mención aparte desde los años de - la crisis de los setenta.

Hasta 1963 se trata de un sector drásticamente - intervenido en sus líneas fundamentales y en particular el tráfico del carbón de cabotaje, que disponía de una flota especial a la que estaba reservado su transporte -la llamada "flota carbonera"-, y - las líneas regulares mancomunadas; pero también otros productos es taban intervenidos. A partir de 1963 nos encontramos con la desaparición de aquellas barreras e intervenciones y con la de la flota - carbonera; se exceptúa de esa liberalización, como se ha dicho, el tráfico de línea regular entre la Península y Canarias o Baleares, además del tráfico de Soberanía de la Cía Transmediterránea. Paralelamente apenas se articula una política específica que neutralice -

los efectos negativos sobre el transporte marítimo de la protección otorgada a los transportes terrestres a través de la dotación de infraestructuras (carretera y ferrocarril), subvenciones (ferrocarril) y (a veces) menor presión fiscal; se otorgaron ciertas reducciones - en las tarifas portuarias, preferencias de atraque y reducciones del precio del combustible que resultaron insuficientes.

Las guías de actuación de la política económica en esa etapa anterior a 1963 se ceñía a asegurar la realización del transporte de una serie de productos -el carbón como más importante, pero también la madera ⁽⁶²⁾- a unos precios controlados ("máximos"); para ello se llega a la creación de la flota carbonera por Orden de - 26 de Abril de 1940, que desaparecerá en abril de 1963 tras las correspondientes derogaciones de 15 de marzo del mismo año; esta flota cuenta en su trayectoria con hechos especialmente significativos como la pelea (por llamarlo de alguna manera) que habrá de traerse con la Administración para conseguir mejores fletes o la libertad - de los mismos ⁽⁶³⁾, el trasiego que se produce en parte con la flota que desea salir a tráficos exteriores, más rentables en algunos momentos, y la entrada de foráneos al tráfico cuando los otros no - son tan atractivos. Todo ello llevó a los armadores a proponer la - supresión de la flota carbonera en unos momentos, la creación de - una subflota que repartiese la carga de dedicarse a este tráfico - cuando los otros accesibles eran más rentables, o el establecimiento de barreras formales a las nuevas entradas ⁽⁶⁴⁾; un tráfico en declive a medida que el carbón era sustituido por el petróleo, que reducirá al mínimo su actividad en la primera mitad de los sesenta.

En la teórica búsqueda del aseguramiento de aque

llos objetivos de disponer de oferta de transporte y evitar fuertes alzas de los fletes, 'de que hablaba la Orden de 29 de Febrero de 1952, hay que incluir las actuaciones de la Administración concediendo a OFICEMA unas facultades extraordinarias de organización de los servicios de transporte, y el establecimiento de fletes oficiales (ya examinados anteriormente) (65).

Como aspectos de protección al subsector pueden entresacarse las bonificaciones y preferencias otorgadas en materia de atraque y tarifas portuarias (66), así como las progresivas simplificaciones que se intentan de la documentación de cabotaje, entre las que destacan la del Decreto de 17 de noviembre de 1966 y el Real Decreto 2714/1979 de 2 de noviembre (BOE del 1 de Diciembre) por el que se regula el Documento Unico de Cabotaje.

No pueden olvidarse las reducciones acordadas -de manera estricta o laxamente legal- de tripulaciones mínimas exigidas por la Administración, de especial importancia en este tráfico. Sin duda, lo que menos debe olvidarse es el agravio comparativo -discriminación negativa- que sufre el cabotaje respecto a los restantes modos al gozar de menores apoyos que éstos; una aproximación en lo que se refiere a impuestos y gravámenes se encuentra en la Memoria de la Asociación OFICEMA de 1963 (67) y en el trabajo que ésta encargó en 1964 (68).

En el cuadro V aparecen datos sobre la evolución de los fletes máximos de línea regular Península-Canarias. Una observación : en la modificación de 1974 se habla de que los establecidos datan de 1957, después de que, como se vió (69), hu

bo un período de libertad de establecimiento de tarifas; porque la Orden de 15 de marzo de 1963 sólo exigía la comunicación de sus fletes y variaciones y no fue modificado hasta 1966, en que se pasó a exigir ya autorización. Aun cuando las tarifas oficiales son "bordo a bordo" -carga y descarga por cuenta de la mercancía y estiba y desestiba por cuenta del buque (en el flete)-, las navieras de línea adoptaron hace años la medida de aplicarlas en condiciones F.I.O. (free in out), cargando al usuario también la estiba y desestiba (70).

Por otra parte, parece que el establecimiento de las líneas regulares Península-Canarias se produce a partir de la insuficiencia de los servicios de la Cía Transmediterránea, cuya subvención constituirá uno de los argumentos de los armadores para conseguir mayores fletes (71).

7.- CONCLUSIONES

Se ha tratado hasta aquí de apreciar aquellos rasgos peculiares y más sobresalientes de la navegación y transporte de cabotaje que ayuden a delimitar en primer lugar - la evolución experimentada -decreciente-, los problemas con que se ha enfrentado y aspectos disfuncionales aparecidos, con especial referencia a aquellos que derivan de la propia actuación -^{la} de autoridad económica. Hemos apreciado precisamente que la responsabilidad de esta última es grande al no haber contrarrestado las nefastas presiones "del mercado" (?) e incluso haber fomentado buena parte de ellas propiciando la dotación de infraes

estructuras, subvenciones y otros beneficios a los modos de transporte que habrían de competir con el marítimo; ésto, junto a la aplicación del esquema restrictivo general de política económica en materia de insumos (buques, tripulaciones...).

Las características de la evolución del tráfico en la etapa más reciente no anima una esperanza de crecimiento del mismo, más al contrario, lo natural sería esperar nuevos descensos que sólo cederán al alza cuando se corrijan (repercutiendo costes de infraestructuras, con precios neutros de los combustibles, etc.) algunas distorsiones hoy existentes a través del empuje de ciertos factores; entre éstos deben señalarse el encarecimiento de los combustibles, el menor consumo del transporte marítimo y la mejora de otros planos de su "valor de tráfico" (velocidad y seguridad de la carga) a través de la tecnificación del transporte y utilización de la carga. La fase portuaria de este transporte definirá los límites y posibilidades del mismo.

Aun cuando las empresas que componen el subsector de cabotaje no se caracterizan precisamente por la solidez y buena gestión y dimensión, caben ciertas posibilidades en las dedicadas al mismo en líneas regulares de la Península a Canarias. No hay información concluyente sobre el grado de imperfección del mercado pues si según los armadores existe un predominio del lado de la demanda, la oferta está compuesta por muy pocas empresas (once) de una dimensión media bastante aceptable (cinco y pico buques por naviera) con lo que la probabilidad de -

acuerdos del lado de la oferta debe ser, también, razonablemente alta. Análogamente, cabe esperar cierto futuro a aquellos - segmentos del cabotaje que cuentan con escasas modalidades de - transporte alternativo -cual es el caso de los de la zona norte- que, además, cuenta con cierto grado de coordinación que les permite el establecimiento de tarifas comunes (72) (13).

NOTAS DEL CAPITULO XVIII

- 1.- En SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estudio sobre los problemas del tráfico de cabotaje, presentado por la Naviera Ybarra, S., en C.", Madrid, 1.951, se habla ya de la caída de la demanda de transporte de línea en 1.974 (cfr. pg. 7). Este estudio sería asumido por S.M.M. en su Informe elevado al Excmo. Sr. Subsecretario ...", o.c., Madrid 1.952.
- 2.- Véase SENDA 3 -I.E.T.C., "Situación y perspectivas del transporte marítimo de cabotaje", o.c., Madrid, diciembre de 1.979. En los años 1.980 y 81 hay gran profusión de reuniones oficiales con el tráfico de cabotaje como tema.
- 3.- Ya se vió en cap. III
- 4.- Supra, cap. III
- 5.- Idem
- 6.- Véase ANAVE, "Situación de los buques menores de 6.000 TRB no especializados", o.c.
- 7.- Véase apartado II del cap. V; en cuanto a la edad de la flota, pueden verse también los datos suministrados por BIRD, en S.N.M.M., "Textos ...", o.c., pg. 14
- 8.- Cfr. OFICEMA, "El cabotaje español. Estudio comparativo con los otros medios de transporte", Madrid 1.965, pg. 29
- 9.- Información procedente de OFICEMA
- 10.- Cfr., S.M.M., "Lista Oficial de Buques", o.c., 1.978, pg. 448-449.
- 11.- Información obtenida del BIRD, véase nota 7; el número de buques de TRANSMEDITERRANEA, que allí no aparece, tomado de la relación de Empresas Asociadas que figuran en la Memoria de 1.960.
- 12.- Datos de 1.978, ANAVE, "Empresas Navieras Asociadas...", o.c.
- 13.- Cfr. ANAVE, "Situación de los buques menores ...", o.c., - pg. 5
- 14.- Véase lo dicho en apartado II de cap. V.
- 15.- entendidas como: cargadas multiplicadas por dos (cabotaje), divididas por cargadas y descargadas (nav. exterior); cfr. I.E.T.C., "Estadísticas ...", o.c., pgs. 189-190
- 16.- Cfr. S.M.M. "Estadísticas de mercancías...", o.c., para 1.960, pg. 38 y para 1.976, pgs. 60 y 61
- 17.- Cfr. I.E.T.C., "Estadísticas ...", o.c., pg. 60
- 19.- Cfr. I.E.T.C., "Estadísticas ...", o.c., pgs. 35 y 189
- 18.- Cfr. I.E.T.C., "Memoria 1.979", Madrid, 1.981, pg. 27
- 20.- Idem; también, del mismo autor, "Memoria 1.979", o.c., pg. 72
- 21.- Véase, DIRECCION GENERAL DE PUERTOS, "Tráfico de cabotaje" Madrid (anual 1.973 a 1.977)
- 22.- Cfr. Ibidem, pgs. 42, 45 y 9 a 12
- 23.- Cfr. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARITIMAS, -- "Plan de Desarrollo Económico y Social. Plan de Puertos, 1.964-67", Madrid, 1.964, Memoria, pg. 42; Una mayor perspectiva puede venir dada al considerar los valores de 1.954 a 1.956 de ese mismo tráfico interpeninsular (total), que ascendía a valores comprendidos entre los 10 y 11 millones de toneladas cargadas (10,2 en 1.954; 11,2 en 1.956)

- 24.- Obtenido a base de multiplicar por dos los valores de tráfico intrarregional, y dividir su total por las entradas -- más salidas. Los datos de base proceden de D.G. PUERTOS -- "Tráfico de Cabotaje", o.c., pg. 31
- 25.- Véase S.M.M., "Estudio de los problemas ...", o.c.,
- 26.- Véase OFICEMA, "El cabotaje español ...", o.c.
- 27.- Cfr. Ibidem, pgs. 20 a 22
- 28.- Datos de D.G. DE PUERTOS; véase I.E.T.C., "Estadísticas ..." o.c., pg. 189
- 29.- Véase lo dicho en apartado II del cap. V
- 30.- D.G. DE PUERTOS "El Tráfico de Cabotaje", o.c., pg. 18
- 31.- Cfr. Ibidem pgs. 19 y 20
- 32.- Cfr. "Extracts from House of Commons", Hansard for the 20 th. and 21 st., november 1.961, "references to coastal shipping".
- 33.- Véase BILLET, G., "La política de transportes en Francia", o.c.
- 34.- WILLEKE, R., "La política de transportes en Alemania Federal" o.c.
- 35.- Véase "supra", cap. XIII
- 36.- Véase ANAVE, "Situación de los buques menores ...", o.c., pgs 19 y sts.
- 37.- Cfr. Ibidem, pg. 28 y sts.
- 38.- Véase la entidad de los tráficos en la primera parte del - capítulo V
- 39.- Recuérdese lo dicho sobre los armadores de pequeño tonelaje cfr. en particular, POBLACION, E., "Asunto: cuadro indicador ...", o.c.
- 40.- Que gozaban de cierto poder monopolístico; cfr. OFICEMA, - "circular 567", de 31-X-62, comunicando aumento de fletes de línea regular de cabotaje; también NAVIERA PINILLOS, -- "Estudio de las nuevas categorías de fletes en el tráfico de Canarias, como consecuencia de las nuevas reglamentaciones laborales de la Marina Mercante y portuarios", Cádiz, - Octubre de 1.962.
- 41.- En la misma línea de los problemas apuntados a continuación véase, CHAPA, Ramón, "Problemas del tráfico de cabotaje", I.C.E., n. 470, oct. 1.972, pgs. 89 y sts., en particular, pg. 72; también, PERY JUNQUERA, P., "Los problemas de nuestro transporte marítimo ...", o.c.
- 42.- S.M.M., "Estudio sobre los problemas ...", o.c., pgs. 7 y sts.
- 43.- Cfr. OFICEMA, "El cabotaje ...", pg. 7 y 26 (ésta relativa a tarifas); a pesar de que la evolución del ferrocarril ha sido poco brillante, cfr. I.E.T.C., "Estadísticas ...", - o.c., pg. 60
- 44.- El art. 20 de la Ley de Protección de 1.956 hablaba de -- coordinación intermodal; recuérdese, asimismo, lo que disponía el Real Decreto de 20-X-1.917, en materia de coordinación y descongestionamiento de los transportes terrestres.

- 45.- Carestía que ellos exageran cuando afirman que el buque representa el 63% de los costes totales, cuando lo normal es que esté dentro el 20-30%
- 46.- Cfr. OFICEMA "El cabotaje ...", o.c., pg. 27
- 47.- Cfr. Ibidem, pg. 31
- 48.- Cfr. Ibidem, pgs. 47 (fiscalidad) y 40 a 54 (en general)
- 49.- Cfr. Ibidem, pg. 37 y sts.
- 50.- Cfr. Ibidem, pgs. 55 a 62
- 51.- S.M.M., "Estudio ...", o.c.,
- 52.- CORTES ESPAÑOLAS, exp. 218, 20-VI-1.950
- 53.- S.M.M., "Estudio ...", pgs. 15 y 16
- 54.- Cfr. Ibidem, pg. 17
- 55.- Procedente de YBARRA y Cia., febrero 1.963
- 56.- Cfr. ANAVE, "Situación de los buques menores ...", o.c., - pg. 29
- 57.- Véase, ANAVE, "Informe sobre tráfico de cabotaje; practica- je, tasas sanitarias, tarifas portuarias y despacho de adua- nas", nyp., Madrid 19-V-1.978; también, escrito a D.G. NAVE- GACIÓN, de 8-VII-77; id. a S.M.M., de 20-XI-76
- 58.- Cfr. OFICEMA, "El cabotaje ...", o.c., pgs. 32 a 34
- 58b.- Cfr. BIA, 1-IV-81, pgs. 4 y 5
- 59.- Cfr. ANAVE, "Situación de los buques menores ...", o.c. pg. 10
- 60.- Cfr. SANCHÓ, P., "Transporte marítimo ...", o.c., pg. 70
- 61.- Cfr. ANAVE, "Situación ...", o.c., pgs. 14 y 15
- 62.- Cfr. OFICEMA, "Memoria, 1.956", pg. 24
- 63.- Véase la declaración de los armadores en la Memoria de -- OFICEMA, 1.957, en relación con el transporte de madera: "nos comprometíamos ..."
- 64.- Cfr. OFICEMA, "Memoria 1.956", pg. 25; también "Memoria 1.960". La pertenencia a la flota carbonera no interesó a partir de un momento determinado, lo que dió lugar a planteamiento de que se establezca la pertenencia y prestación del servicio rota- tivamente (OFICEMA, "Memoria 1.956", pg. 25); la situación cambiará radicalmente en los últimos 50, cuando los atracti- vos del mercado "libre" caen por los suelos: entonces la -- cuestión será cómo evitar intromisiones (Cfr. Memorias de - 1.959 y 1.960); esta peculiar flota desaparecerá en 1.963.
- 65.- Véase en cap. VII, IX y XIV
- 66.- Véase, entre otros, Ley 1/1.966, de 28 de enero; Decreto - 2060/1.972, de 21 de Julio; acuerdo de D.G. NAVEGACION, de 8-VII-76
- 67.- Cfr. OFICEMA, "Memoria 1.963", pgs. 114 y 115
- 68.- OFICEMA, "El cabotaje ...", o.c., pgs. 44 a 54
- 69.- de 1.963 a 1.966; véase lo dicho en cap. XIV
- 70.- Cfr.-SENDA 3-, I.E.T.C., "Situación y perspectivas ...", o.c. pg. 143
- 71.- Cfr. NAVIERA PINILLOS, "Estudio de las nuevas categorías de fletes ...", o.c.
- 72.- Véase, ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DE ASTURIAS, "Tarifas- tipo - de fletes para el tráfico de cabotaje -cantábrico y costa

- 73.- atlántica de Galicia", Gijón, 11 de marzo de 1.978.
- Otros autores: PARGA, J.B., "El Cabotaje" ..., Madrid, Diana Graf. 1.968; NACIONES UNIDAS, "Interregional Seminar on Coastal Shipping, Feeder and Ferry Services", -- 1.965, Solstrand, Osfer, Bergen, Noruega, Nueva York, -- 1.970; HEVIA GARCIA, Joaquin, "El cabotaje y sus problemas", "Oficema", Diciembre 1.968, pgs. 17-19; ARRESU, Daniel, "En 1.931 se fundó la Asociación de Navieros de Asturias", "Oficema", Enero 1.959, pgs. 14-16; MINISTERIO DE PLANIFICACION DEL DESARROLLO, "Estudio de la competencia entre los transportes marítimos y ferroviarios de mercancías", Madrid, Diciembre 1.975; NACIONES UNIDAS, - Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. "Transporte de cabotaje, servicios de enlace y servicios de transbordadores. Nueva York, Naciones Unidas, 1.970; NACIONES UNIDAS, Conferencia sobre Comercio y Desarrollo, "Consecuencias económicas del cierre del canal de Suez, Estudio de la Secretaría de la UNCTAD, Nueva York, Naciones Unidas, 1.973.

1355

CUADRO I. EMPRESAS Y FLOTA EN TRAFICO DE CABOTAJE, JUNIO DE 1978.

A. De Productos Petrolíferos, Gases, etc.	Miles de		
	Nº	T.R.B.	T.P.M.
CAMPSA	43	262.705	399.509
CEPSA	8	33.766	54.037
N. IBERICA	3	44.844	82.478
N. PETROGAS	3	3.704	5.939
BUTANG	8	11.831	12.091
TOTAL PRODUCTOS ETC.	65	365.850	554.054

1356

(Cuad: p I CONT.)

B. Tramp

	Nº	Miles de	
		T.R.B.	T.P.M.
Andrés Ruiz de Velasco	4	3.508	5.233
Armaduras de Cabotaje S.A.	5	10.734	16.900
Artaza y Cía.	4	2.285	3.918
Astizarraga	1	397	535
Auxiliar Marítima S.A.	2	1.406	1.934
Benjamín Suárez S.A.	2	1.271	2.030
Bilbao Shipping S.A.	5	6.432	10.130
Gijonesa de Navegación S.A.	6	13.554	20.934
Cía. Marítima Baleer S.A.	5	2.592	3.970
Cía. Naviera del Saja S.A.	1	689	980
Cía. Vapor Cerman S.A.	2	5.072	7.250
García Rivas, Alfredo	3	604	740
Illagor S.A.	1	713	960
Churruarín Hermanos S.A.	4	8.438	15.915
José Guezuraga	1	998	3.853
Náutica Menorquina	2	856	1.227
Naviera Alvarez S.A.	3	3.880	8.640
Naviera Alcardemar	2	957	1.375
Naviera Alvargonzález S.A.	2	3.688	6.016
Naviera Guezuraga S.A.	1	434	600
Naviera Hispania S.A.	1	620	900
Naviera Labra S.A.	1	399	485
Naviera Luis de Otero S.A.	3	1.956	3.272
Naviera Mogor S.A.	4	6.366	9.164
Naviera Peninsular S.A.	7	18.224	30.618

(Cuadro I, CONT.)

	No	Miles de	
		I.R.B.	T.P.M.
Naviera Rivaldelunas S.A.	1	696	924
Naviera Vasco-Cataluña S.A.	1	683	1.225
Naviera Vasco-Galleja S.A.	1	692	920
Nueva Naviera S.A.	2	6.620	10.400
Preso, Gerardo	1	374	530
Salvador Sánchez Solé	2	325	576
Metalúrgica Ouro-Felguera	4	6.995	15.024
Transportes, Aduanas y Consignación	6	45.925	71.081
Vega Leguina, Ignacio	3	3.522	5.551
TOTAL TRAMP	93	161.905	259.750

1357

(Cuadro I CONT.)

C. Línea Regular

Navieras	Itinerarios	No. de buques	Miles de	
			T.R.B.	T.P.M.
Naviera Pinillos	4	7	18.378	23.594
Nav. Castañer y Ortiz	2	4	9.000	9.040
Vapores Suardiaz S.A.	4	10	20.196	33.843
Nav. Atlántico S.A.	4	7	15.884	26.388
A. Armas Curbelo	5	9	3.510	3.417
Agrupación Marítima	2	2	914	—
Nav. Compostela S.A.	1	2	1.992	2.500
Trans. Balear S.A.	3	4	2.001	2.792
Nav. y Comercial Masiquez	2	1	369	470
Negrín Hermanos S.A. (*)	3	1	243	—
Nav. Catalana Balear (*)	1	1	304	—
C.I.D. Transmediterránea	29	34	157.343	78.165
Islaña de Navegación	1	2	2.500	598
Ferry Comera S.A.	1	1	888	316
Naviera Mallorca S.A.	2	2	1.788	3.340
Canteremar S.A.	14	18	23.702	32.540
Náutica Menorquina S.A. (*)	3	2	856	—
Ybarra y Cía S.A.	1	4	25.837	25.847
Trans. Marítimo Torres (*)	1	1	999	—
José Serra Ferrer (*)	1	3	448	—
TOTAL	84	115	287.152	—

1359

FUENTE

La flota de "productos" y "tramp", obtenida en base a los datos del trabajo de "SENDA 3" - IETC, o.c. pág. 48, 49 y 51-53.

La de "línea regular", obtenida en base a los datos de flota ofrecido por ANAVE (Empresas Asociadas) a junio de 1978 y Lista Oficial de Buques (los señalados con asterisco (*)), a 31 de diciembre de 1978. Los itinerarios, tomados de los autores citados, "SENDA, 3" - IETC, o.c. pág. 55 a 58.

CUADRO II. MERCANCIAS CON ORIGEN O DESTINO EN LAS DISTINTAS ZONAS.
NAVEGACION DE CABOTAJE PENINSULAR, 1977.

Zonas	Miles de tn. con		% que representan sobre el total con	
	Origen	Destino	Origen	Destino
NORTE	3.121	5.148	91	97
GALICIA	200	886	72	92
ANDAL. OCCD.	2.142	488	78	72
AND. ORIENT.	2.063	196	83	45
LEVANTE	384	947	28	72
CATALUÑA	892	1.137	35	69
TOTAL	8.802	8.802	68,5	85

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de la Dirección General de Puertos, "Cabotaje", 1977, pág. 31.

CUADRO III. LA DISTRIBUCION DEL TRAFICO DE LINEA REGULAR PENINSULA-CANARIAS EN 1977 ENTRE LAS EMPRESAS QUE SE DEDICABAN A EL (EN %).

	Península a Canarias		
	Desde Norte de España.	Desde Mediterráneo.	Desde el Sur.
N. Pinillos	28	27	15
N. del Atlántico		27	
Canarymar	17	28	35
Castañer y Ortiz	2	5	6
N.Compostela			11
Vapores Suardiaz			20
Varlos	3		
Cía. Transmediterránea	5	12	12
Cargamentos completos		1	1
TOTAL (en miles de t.)	(197)	(502)	321

FUENTE: "SENDA 3" - IETC: "Situación y perspectivas del Transporte Marítimo de Cabotaje", págs. 60-62 y 63-69.

1362

CUADRO IV. ESTRUCTURA DE COSTOS (%) DE DOS BUQUES TIPO EN NAVEGACION DE CABOTAJE.

	Buque de 1.300 T.P.M.	Buque de 4.000 T.P.M.
Personal	41	34
Mantenimiento	9	10
Administración	5	5
Financieros	20	21
TOTAL GASTOS FIJOS	75	70
Combustible	12	15
Escala	10	12
Comerciales	3	3

FUENTE: Elaborada en base a los datos de ANAVE "Situación de los Buques ...", págs. 17 y siguientes.

CUADRO V. FLETES OFICIALES DE TRANSPORTE EN LINEA REGULAR PENINSULA-CANARIAS.

		Julio	9-VII	27-VII	21-VI	1979/
	1955	1962	1974	1975	1977	1980
			(efect. marzo)		(efect. marzo)	
1ª	235	259	340	397	568	678
2ª	215	237	315	368	526	628
3ª	190	228	300	350	501	598
4ª	155	187	250	292	418	499
5ª	120	144	225	263	376	499

FUENTE: Las de 1955 y 1962 están tomadas de M. Pinillos, "Estudio de las nuevas categorías de fletes..." octubre 1962.
 Las de 1979/80 están tomadas de "SENDA 3"-IETC o.c. pág. 143.
 Las restantes, en base a las disposiciones que las fijan en las fechas señaladas.

CAPITULO XIX: CONCLUSIONES

En cada capítulo, y a veces en cada apartado, se ha venido ofreciendo habitualmente un cuadro de conclusiones que sería ocioso traer aquí nuevamente en su totalidad; por ello sólo se consignan a continuación aquellas que se estiman más relevantes a los efectos perseguidos en la presente investigación; para facilitar su localización, se consigna al comienzo, entre paréntesis y en números romanos, el capítulo al que pertenecen. Por estimar que con ellas puede incurrirse en cierta parcialidad y fragmentación, y en aras de una mayor claridad, se reservan para un apartado posterior aquellas conclusiones más generales o que afectan a más de un apartado del estudio. Finalmente, se realizan algunas consideraciones de futuro en base a los resultados del trabajo y a algunos elementos de hecho previsibles.

1.- EXTRACTO DE LAS OBTENIDAS EN CADA CAPITULO

(V)

1.- La composición de las mercancías objeto de transporte marítimo exterior español muestra un claro predominio a favor de los graneles líquidos y sólidos como consecuencia del importante volumen de importaciones de petróleo crudo, cereales pienso, carbón, mineral, etc.; si la importancia de estos tráficós es grande en términos de tonelaje, mayor resulta si se expresa en unidades de demanda de transporte, toneladas-milla, dada su mayor distancia media respecto a las zonas de aprovisionamiento o destino de las restantes mercancías objeto de comercio marítimo exterior. Las exportaciones marítimas -de menor peso relativo (y carácter decreciente) que las importaciones- incorporan un fuerte porcentaje de mercancías no graneleras; entre las que sí lo son

con rasgos especiales que exigen una flota específica para su transporte, destaca el cemento, comparable en su importancia a varios de los graneles de importación. El tráfico exterior de pasajeros apenas tiene entidad ya desde la primera mitad de los setenta, pero en los mismos sesenta registró una caída considerable como correspondía lógicamente al incremento de la participación del avión. Más importante es la distinción entre demanda reservada a la bandera española y transporte libre. Aproximadamente, las tres cuartas partes de la demanda nacional (en términos de toneladas-milla) están reservadas legalmente a buques de bandera española; con esto se definen los límites en que se pueden desenvolver los mecanismos del mercado; dicha situación viene manteniéndose con ligeras variaciones desde el momento en que tiene sentido hablar de ella, el Plan de Estabilización (inicialmente).

2.- Así como el crecimiento más significativo de las exportaciones marítimas se produce en los años cincuenta (en volumen); en el caso de las importaciones serían los sesenta los años de más -- fuerte crecimiento.

3.- Aún cuando es significativo el aumento de flota que se produce al filo de las contrataciones de 1.952 y 1.956, el más importante tiene lugar como consecuencia de las contrataciones del último cuarto de la década del sesenta y primera mitad de los setenta. El descenso de flota que se produce por primera vez tras muchos años, en 1.979, coincide con un cambio cualitativo en el "estado de cosas" anterior.

4.- El programa de aumento y renovación de la flota que da lugar a los cambios anteriores no debe hacer suponer que se produce en todos los subgrupos de flota, sino que tiene lugar en los buques destinados a transporte de aquellas importaciones de crudos, granos, carbón y otros graneles; mientras, la parte de la flota encargada del transporte de la mercancía no granelera sufre estancamiento y a menudo retroceso, salvo en la segunda mitad de los setenta en que se sos-

tiene su contratación cuando se derrumba la de los grupos tradicionales; algo similar sucede con la flota destinada a transporte de productos especiales; la de pasaje se caracteriza a partir de los sesenta por su vejez y declive.

5.- La actuación de la flota española en el tráfico exterior es realmente clarificadora; a) su cobertura de las necesidades de transporte marítimo en los tráficos protegidos es muy superior a la de los restantes; del mismo modo, b), la presencia en los tráficos graneleros es también muy superior a la alcanzada en los de mercancía general; c) hay una obsesión permanente en los armadores de los grupos dominantes (de los tráficos protegidos) por encontrarse lejos de niveles de alta cobertura, porque ello implicaría un cambio decisivo (en su contra) de su relación de fuerzas con los cargadores; d) cuando se trata de conseguir alguna participación singular en un transporte no protegido, la búsqueda de los armadores consiste en lograr que la Administración les apoye en ese intento; e) el alejamiento del mercado libre internacional que caracteriza a la operación de la flota española (especialmente en crudos y graneles), hace que lógicamente el impacto de las crisis sea mucho menor y se limite a movimientos coyunturales de retirada -de afluencia en el caso de los "boom" internacionales- al mercado "nacional" y, a poder ser, a los grupos protegidos; f) consecuentemente, la presencia de la flota española en los llamados tráficos extranacionales o entre terceros (en los que España no forma parte) se caracteriza por la supletoriedad, subsidiariedad, ocasionalidad e ideas afines, produciéndose cuando hay exceso de capacidad en los tráficos protegidos nacionales (caso de los petroleros de los dos últimos años setenta) o cuando los fletes del merca

do internacional son especialmente atractivos.

(VI)

6.- Como consecuencia del superior valor de los fletes correspondientes a transporte de mercancías no graneleras y de la escasa presencia de nuestra flota en las mismas, se produce un constante desequilibrio entre la cobertura de carga y la participación en los ingresos totales derivados del transporte marítimo que afecta a España; esta situación define en buena medida los límites de la reciente mejora de la Balanza de Fletes que trae consigo la desequilibrada composición de la flota española (como ya sucediera en etapas anteriores).

7.- La información que facilita la Balanza de Fletes es muy deficiente por cuanto se basa parcialmente en estimaciones, en otra parte en cálculos directos, y por provenir de la aplicación de un criterio de saldos frente al de transacciones; no obstante lo cual, resulta de utilidad a efectos comparativos y, en general, a cualesquiera otros usos, con ciertas restricciones.

8.- Aun cuando se viene produciendo una tendencia a aménorar la importancia relativa de los ingresos y pagos por transporte marítimo dentro del total, todavía estos son los más importantes en el conjunto de la Balanza de Transportes.

9.- Al filo de los movimientos en las funciones de oferta, demanda y valor de los fletes por servicios de transporte marítimo exterior español, se produce cierta mejora en el saldo de dicha Balanza en la primera mitad de los sesenta, unos violentos movimientos de la segunda mitad de aquella y un fuerte crecimiento del déficit en la primera mitad de los setenta, que tiene un "máximo local" en 1.974.

10.- Los resultados de la Balanza de Fletes han sido frecuentemente más "utilizados" que estudiados, cuestionados o corregidos; si tradicionalmente lo fueron como justificación de la implantación de nuevas ayudas o aumento de las existentes, en la segunda mitad de los setenta se intenta presentar como el logro de una correcta actuación y operación de las empresas navieras

(VII)

11.- Hay un importante estancamiento en el número de empresas navieras a partir de los sesenta, que coincide con la existencia de descensos apreciables en los setenta; la mayor parte de las empresas se sitúan en los tamaños menores tanto en número de buques como en tonelaje; hay también una apreciable concentración de tonelaje en unas pocas empresas, pero la serie histórica no permite una conclusión general por la disparidad de tamaños tan enorme entre los buques petroleros y graneleros, por una parte y los restantes: de manera que tal impresión sólo puede referirse a los escasos grupos en que puede desglosarse la flota total (petroleros, graneleros, líneas transoceánicas), para los cuales se produce dicha concentración en razón al tonelaje.

12.- El grado de integración horizontal es grande, significativo el vertical (con astilleros y empresas auxiliares de navegación), y fuertes los lazos que unen al sector con la Banca Privada y altos cargos de la Administración pública.

13.- La organización interna de la Asociación empresarial potencia, junto a los elementos citados en el párrafo anterior, la ausencia de elementales vestigios de competencia entre los armadores españoles exceptuándose algunos segmentos del tráfico "tramp" de cabotaje y exterior no protegidos, y donde se da una presencia margi

nal de empresas españolas. Uno de los elementos de la peculiaridad de sector consiste en el excepcional papel desempeñado por la Asociación Empresarial OFICEMA, verdadera adelantada (1.951), de las hoy generalizadas patronales.

14.- El sistema de fijación de precios es típico, en la mayor parte de los tráficos significativos para la flota española (esa tres cuartas partes de la demanda de que hablamos), de un mercado intervenido por la Administración o de "autoprotección" de los armadores (Conferencias de Fletes).

15.- La rentabilidad de las empresas se presenta mayor en los tamaños superiores; por tráficos, en las empresas dedicadas a transporte de petróleo y granos (y otros graneles secos). En cuanto a etapas, fué alta en el período coincidente con la Segunda Guerra Mundial (para las que operaban en el exterior), en la primera mitad de los sesenta y la misma mitad de los setenta; especialmente negativa es la evolución correspondiente a la segunda mitad de los setenta.

16.- Hay una extraordinaria coincidencia entre las empresas que se dedican a los tráficos protegidos: salvando aquellas pocas que tienen como única actividad el transporte de petróleo, las restantes se encuentran también en el transporte de cereales pienso y otros protegidos.

(VIII)

17.- El examen del marco mundial, tanto por Bloques - como países, arroja unas impresiones finales decisivas para España; en términos de bloque porque, a pesar de nuestra pertenencia a un colectivo que adopta posiciones de liberalismo a ultranza en esta materia, las excepciones son tantas y tan importantes que hacen compatibil

en el mismo desde aquellas del más puro liberalismo noruego, japonés o inglés hasta los ejemplos proteccionistas de Estados Unidos (USA), -caso extremo- Italia o Francia. Por otra parte, parece que la implantación de barreras a la libertad de navegación y transporte es el lema cada día más patente desde la aparición de la crisis de los setenta; en esa misma línea resulta decisiva la inmediata aprobación del Código de Conducta de Conferencias de Fletes de Línea Regular que podría tener -salvo dejación de derechos- una importante repercusión en la demanda de transporte marítimo de línea por parte española.

18.- La referencia a la política adoptada por diferentes países indicativos de la gama de posiciones habitual entre los más significativos, permite afirmar que la política de intervención y protección es un fenómeno harto frecuente y no exclusivo de los países en desarrollo a quienes normalmente se suele imputar; es posible afirmar, además, que la concurrencia en el mismo país de la actividad constructora y de transporte, suele implicar un determinado grado y tipo de protección a aquella, traducible con frecuencia en la concesión de una serie de beneficios a la adquisición de los buques - en astilleros del propio país pero nunca trasladando los problemas de construcción al transporte mediante la obligatoria posición en el interior; del mismo modo, puede afirmarse sin sombra de duda la excepcionalidad de la aplicación de fletes más favorables como mecanismo de protección a la bandera propia salvo el caso de Brasil, antes Francia y, en alguna medida, Italia. Lo mismo sucede con las reservas de mercado, aunque aquí la excepcionalidad sea menor. En definitiva, el caso español reviste originalidad tanto en los mecanismos como en la

extensión de la protección.

19.- Es difícil establecer comparaciones precisas entre el grado de protección de unos y otros países; no así en concluir que en la mayoría de los supuestos la adopción de esquemas de protección no trajo consigo la consecución de mayores grados de eficiencia como acreditan, entre otros ejemplos, la protección disfrutada por las líneas regulares británicas, el ejemplo francés e incluso el de USA -con su subsidio diferencial-, frente a los buenos resultados de la protección temporal e inicial de los japoneses, adoptada como un supuesto de "industria naciente". En la mayor parte de los casos, además, la protección ha sido aplicada con criterios bastante selectivos, y en algunos, de duración limitada. No debe olvidarse, a renglón seguido, que el mercado mundial se presenta típicamente imperfecto por la actuación de los Estados y de grupos de oferentes (a veces también en los demandantes), como tampoco debe olvidarse la peculiaridad que suele conferirse a esta actividad en todos los Estados.

(IX)

20.- No puede hablarse de la existencia de una política de transportes en que incardinar las medidas adoptadas sobre el marítimo; la característica más normal es la de adoptar medidas sin tener muy en consideración a los restantes modos, a pesar de la corriente normativa que ya existía en los primeros años 20 y del mismo mandato de coordinación incluido en la Ley de Protección de 1956; el primer ensayo de este género lo constituye el Libro Blanco del Transporte.

21.- La historia nos presenta a la Marina Mercante Española de finales del pasado siglo y de lo que va del presente, como un sector afincado en la lucha por la protección -que conseguirá-, de la que se desprende relativamente en los años de la Primera Guerra Mundial ante las obligaciones que la misma conlleva; el esquema de política de apoyo que se define tras el "boom" de ese período es el que existirá en los momentos iniciales de nuestro período de estudio. Junto a lo anterior, el esquema de política económica que subsistirá hasta el presente con excepciones impondrá una servidumbre de especial trascendencia al sector: la obligatoriedad de proveerse de buques y reparaciones del mercado interior a lo largo de casi todo el presente siglo (sobre todo después de 1925), con pocas excepciones (aunque resultaron importantes).

22.- No existen diferencias sustanciales entre los motivos en que se ha venido basando la protección al sector en España y los habituales en otros países aunque aquí nos encontramos con una grave diferencia entre los esgrimidos y los reales; aquéllos suelen ser los habituales en otros Estados (abastecimiento estratégico, balanza de fletes, auxiliar de la marina de guerra...), mientras que las razones reales tenían mucho que ver con el mayor acceso o grado de poder del grupo de navieros frente a otros grupos, con un característico declive a medida que se produce la modernización de la economía española. En cualquier caso, las conveniencias de la Construcción Naval han marcado fatal y decisivamente la política marítima.

23.- Los principales mecanismos de protección a la bandera española tienen lugar sobre todo a través de medidas de po-

lítica crediticia (Crédito Naval), de subvención directa o indirecta (Primas a la Navegación y Construcción, subvención directa a empresas, e incluidas en las demás medidas), de política comercial - (reservas de mercado), de precios (fletes oficiales) y fiscales - (desgravaciones, reducciones, otros beneficios).

24.- La contribución de los armadores a la definición de la política marítima fue decisiva; entre sus instrumentos más sobresalientes destacan su acceso a los más altos cargos de la Administración, su fuerza como grupo empresarial asociado al que las mismas normas otorgan (1.952) competencias inusuales, y el hábil ejercicio de otros mecanismos (campañas de prensa) destinados a crear una imagen en la que apoyar sus aspiraciones. Su comportamiento habitual ha sido de queja en todo momento (bueno o malo).

25.- En cuanto a la Administración Pública marítima, además de lo ya consignado debe advertirse que su dispersión de competencias y la interferencia militar (naval) en asuntos civiles no ayudaron a un mejor funcionamiento del sector.

(X)

26.- De las llamadas limitaciones sufridas por la Marina Mercante española en virtud de decisiones de apoyo a otros sectores (insumos), sólo se encuentran relevantes las relativas a su relación con el sector constructor, y marginalmente y de forma discontinua, en los pertrechos; no así, hasta los últimos setenta, la obligación de contratar tripulaciones españolas ni otras también denominadas obligaciones a las que estuvo sometido el sector en términos más formales que reales (limitaciones al libre fletamento, prohibición de exportar buques...).

27.- Así como no cabe duda del impacto negativo que ocasiona el no poder acceder al mercado internacional de buques de primera y segunda mano (sobre todo en los buques de línea y no graneleros ni petroleros), no es tan claro y desde luego no es aceptable para todo momento y subsector el de haber sufrido precios (de los buques) superiores a los internacionales en los momentos y tipos en que se produce la renovación y aumento de la flota. De esta manera quedan delimitados los, tan manidos, "perjuicios sufridos" (en base al propio reconocimiento de los armadores, en alguna ocasión) a los buques no graneleros (minoritarios como se sabe en la flota); tales diferencias se producen de forma aguda en la segunda mitad de los setenta como consecuencia del fuerte y generalizado incremento de costes de la construcción naval (fruto de la propia crisis), de su exceso de capacidad, del aumento en el precio de los productos energéticos (y, encadenados a ellos, en todos los demás), y del impacto tanto tiempo contenido que produce el cambio político inicialmente en las relaciones laborales españolas.

28.- Un fenómeno análogo parece haberse producido en el caso de las reparaciones, más baratas por lo general pero más lentas; no hay datos que permitan decir nada concluyente sobre el tema de los pertrechos, salvo las propias referencias genéricas de los armadores en sus declaraciones; en cualquier caso su incidencia no es tan elevada como para resultar decisivas.

29.- Sin perjuicio de que el comportamiento de los armadores ante tan importante cuestión haya de ser calibrado una vez se conozcan los mecanismos de apoyo a la adquisición de los buques,

el hecho de haber mantenido sus quejas de precios mayores a lo largo de todos los años (1966 a 1974) cuando, más tarde lo reconocerán, se habían caracterizado por ser los "únicos" en que los astilleros - españoles habían ofrecido precios competitivos, ya da una idea de la utilización abusiva de este tema para conseguir otro tipo de medidas.

(XI)

30.- De las medidas de apoyo destinadas a conseguir para los armadores unos precios (finales) competitivos de sus buques (primas a la construcción, desgravación fiscal y crédito naval), hay que decir que el primer problema estriba en la institucionalización de un vicio cuya trascendencia se verá gravísima con el tiempo: los armadores -más allá de lo que las normas disponen- no aportan su cuota de financiación con recursos propios sino que, a través de una compleja y encubierta práctica, obtienen valoraciones superiores que permiten una financiación con cargo a recursos ajenos (oficiales) - privilegiados (en coste y cantidad) por el 100% del valor real del buque; la repercusión de dicha valoración no se limita a aquello si no que trascenderá posteriormente a la hora de fijar fletes oficiales (en los casos que procedía), y crea en el armador una sensación de ajenidad respecto al buque ("tengo..., bueno, el Banco de Crédito a la Construcción tiene... buques...", es una frase frecuente - entre armadores, de los que se exceptuaban hasta hace poco las empresas públicas) que resultará pernicioso dado que representa el activo decisivo y de más valor de la empresa.

31.- Parece haber existido una cierta preferencia por la utilización de esos tres instrumentos (Crédito, Prima, Desgrava-

ción) conjuntamente a la hora de fijar las condiciones de acceso a su disfrute lo que es claro teniendo en cuenta el mismo efecto de - las tres en el precio final del buque.

32.- De aquellos instrumentos sobresale por su importancia el Crédito Naval, en torno al cual se cifró por mucho tiempo el casi único elemento de apoyo a los armadores nacionales y, desde luego, el de más interés (grandes sumas destinadas al input básico, el buque...); su insuficiencia fué notoria como fuente exclusiva, - tal y como demostró la etapa anterior a 1956; pero junto a otros instrumentos y situaciones, las variaciones en sus condiciones constituyeron el centro de los armadores por mucho tiempo y una de las variables más importantes a la hora de decidir una inversión. Su problema más grave residió, en los momentos en que entró efectivamente en pleno funcionamiento (1956-1966 y 1975-1980), en la limitación de fondos prestables que significaba; por ello, a pesar del endurecimiento de las condiciones que impondría la presencia de la Banca Privada - (1967 a 1974), su participación en la financiación de buques destinados al mercado interior (a través del redescuento primero y del - coeficiente de inversión después) supondría un paso decisivo al poner a disposición del sector un volumen de fondos (algo más caros - pero, siempre, fuertemente privilegiados) hasta entonces inaccesible, y a cuyo amparo se contrató el grueso de la flota hoy existente. La pérdida de interés de la Banca Privada por este sector, unido a la cobertura de sus coeficientes en el verano de 1974 haría desaparecer a dicha institución de la financiación del sector tan drásticamente como había aparecido, y volvería a enfrentarle a las limitaciones de fondos que acarrearía la dependencia exclusiva del Banco de -

Crédito a la Construcción. La presencia de esta especializada institución, brevemente eclipsada en 1.969, resultará decisiva para las construcciones menores y, en general, para todas las no destinadas a tráficos protegidos (con demanda asegurada y fletes de subvención), desde 1.967 a 1.974, y sería el instrumento único en la financiación para todos hasta 1.967 y desde 1.974; con ello se traslada una idea suficiente sobre su alcance para todos los tipos de buques. -- Otro de los problemas que acarrea la dependencia exclusiva del crédito oficial es la mediatización de que podía (así) ser objeto su concesión en función del grado de influencia del o de los solicitantes; en ese sentido no es despreciable el efecto de la labor de OFI CEMA en los años en que elaboraba las propuestas de distribución de Crédito Oficial. No muy lejos de lo anterior se encuentra el problema de los "fallidos", fuertemente crecientes en la segunda mitad de los setenta; partiendo de que el Banco oficial ha sido más susceptible que la Banca Privada a las presiones (a veces órdenes precisas) para otorgar crédito a empresas y buques de dudosa solvencia y futuro respectivamente (por múltiples razones: influencias políticas, - presiones de los astilleros ...), la frecuencia de impagados ha debido ser mayor (aunque la información no permite precisar cuánto) - en el BCC. La posición del Banco es realmente difícil en la segunda mitad de los setenta (en que caen tan radicalmente los precios de los buques), enfrentándole a la tesitura de ejecutar su crédito -- (su derecho); verse con los buques paralizados (ruinosa operación) y finalmente erigido en propietario de una parte importante de la flota privada, o quedarse quieto y esperar a la recuperación de la empresa y a que voluntariamente pague; aquí vuelve a apreciarse la

gravedad de la ausencia de una financiación propia de los armadores sobre la que ejecutar, si procede. En fin, un último y reciente problema de política crediticia a consignar en esta apretada síntesis - de conclusiones, se refiere a la enorme trascendencia de la hoy ambigua decisión de liberalizar el sistema financiero; de este modo, puede desaparecer el sector mercante de la relación de posibles beneficiarios de financiación privilegiada, quebrando una práctica generalizada en la casi totalidad de países marítimos (máxime si cuentan con sector constructor) y momentos, y planteando una verdadera situación sin salida; no sería de extrañar lógicamente su señalamiento como otro de los sectores beneficiarios con carácter excepcional de financiación privilegiada, una financiación limitada por las propias exigencias de la política antiinflacionista.

(XII)

33.- Lo más importante en cuanto al papel del mercado de trabajo en el desarrollo del sector es constatar que a través de aquél se ha ejercido uno de los más importantes estímulos a éste, permitiéndole que hasta los últimos setenta dispusiera de unos costes (finales) de personal mínimos en el mercado mundial. Dicha situación benefició en mayor medida a los empresarios de buques de menor tonelaje en que las tripulaciones son una partida más importante, pero sus efectos se extienden a todos los subsectores mercantes. Como consecuencia del resultado a que conduce aquella política sobre el mercado de trabajo-que reviste varias singularidades sobre la aplicada a ese mismo mercado en tierra- se produce una huida masiva de personal titulado que llega a crear graves problemas de escasez y obliga a la adopción de diversas medidas por parte de la Administra

ción tendentes a garantizar su solución y el mantenimiento de los bajos costes de personal. Algo similar sucede en la aplicación de los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas fijados, revisados y autorizados por el Estado de forma que se eliminasen sus consecuencias negativas. La situación habrá de cambiar cualitativamente en los años posteriores a 1.977 en que los costes de personal -debido a razones - de cambio político, contestación a la contención ímpuesta antes, etc- ya no son beneficiosos comparativamente para las empresas españolas, y aun cuando la incidencia de esos mayores costes sea muy inferior a la que se desprende de las quejas de los armadores, hará de éste uno de los elementos a neutralizar de modo que no suponga un gravamen a la actividad marítima en España.

(XIII)

34.- No puede decirse que el deficiente estado de los puertos, característico de los años anteriores a finales de los sesenta, discriminara negativamente a la flota bajo bandera española - frente a la de otras banderas, pero sí discriminó negativamente al tráfico de cabotaje frente a otros modos de transporte.

35.- El precio de los combustibles ha sido bonificado durante la mayor parte del período de estudio, a pesar de lo cual no siempre a estado por debajo del internacional; su papel, por tanto, no puede calificarse más que (en términos de aproximación) como no negativo, a la par que -salvo en cortas etapas- tampoco puede afirmarse que haya constituido un instrumento de protección.

36.- La Empresa Nacional El Cano representa el ejemplo más acabado de empresa pública en el sector no sólo por su duración como tal -creada en los primeros cuarenta- sino porque en ella

se han aplicado los criterios normales sobre lo que debía ser la empresa pública. La subsidiariedad es el rasgo que mejor la define y - fué aplicado de manera "positiva" -Elcano debería hacer lo que la - empresa privada no hacía- absteniéndose de intervenir cuando los armadores privados estuvieron dispuestos a hacerlo (después de 1.970); este rasgo no se ha visto alterado con el nuevo marco político de los setenta. Tal situación, unida a una deficiente gestión (hasta los últimos setenta), cuestiona la razón de su existencia que, si es aceptada finalmente, se debe a evitar el mayor coste que supondría su - desaparición (sobre todo a partir del momento en que es bien administrada), a su especialización en tráfico extranacional (aun cuando posea una mayor legitimidad a disfrutar de los estímulos y apoyos acordados por el Estado que los navieros privados), y la cobertura que de situaciones de emergencia en el abastecimiento nacional puede ofrecer la disposición de una flota "pública" adecuada para paliarles; - con carácter cautelar, podría representar uno de los instrumentos - de saneamiento y fomento de la competencia en el sector, pero no parece que desee serlo ahora, como no lo fué en el pasado.

37.- La asunción por el Estado de las compañías TRANS ATLANTICA y TRANSMEDITERRANEA debe inscribirse en la función desempeñada habitualmente por el Estado en las economías capitalistas al hacerse cargo de los malos resultados de la iniciativa privada en -- supuestos en que su desaparición supondría un grave coste social. -- Aunque la valoración final sobre el grado de bondad de aquella decisión es harto difícil -entre otras cosas por desconocer el de los proyectos alternativos-, es claro el grave daño que la desaparición de éstas supondría para España en dos sectores estratégicos de su - transporte: líneas exteriores oceánicas y servicios de interés entre

puntos del territorio nacional.

38.- La presencia del sector público como empresario - en los transportes marítimos es, así, elevada no sólo por la importancia de esas empresas (y algunas filiales) sino por la de otras - que cubren también esa actividad aunque no con carácter principal - (refinerías, CAMPSA, ...); el criterio de subsidiariedad parece característica general del funcionamiento de todas estas empresas aunque - el ejemplo de ELCANO sea de mayor plasticidad por constituir además la empresa "tradicional" y única de este tipo hasta etapas relativamente recientes. La aplicación estricta de aquella subsidiariedad - ha sido exigencia constante de los armadores privados a la Administración en cuanto se daba lugar a la más mínima confluencia entre éstos y aquéllas. Una reciente y muy divulgada situación de conflicto se - crea cuando las empresas públicas se hacen cargo de algunas anulaciones de pedidos de buques procedentes de armadores extranjeros y nacionales objeto de denuncias por amenazar de exceso a la capacidad existente.

39.- A la vista de cómo se encuentra el componente - empresarial del sector y del fracaso que supone la vieja fórmula de "empresas privadas subvencionadas" (el caso de las dos recientes nacionalizaciones citadas es el mejor ejemplo), las empresas públicas serán una de las vías más importantes sobre la que salvar cierta presencia en el transporte (a efectos de garantizar el abastecimiento, de evitar discriminaciones de otras banderas, de mantener unas comunicaciones imprescindibles entre las distintas partes del territorio ...). Es muy probable, incluso, que aquella situación y la adopción de una política de relanzamiento, provoque la ampliación del sector público empresario -sobre todo en líneas oceánicas- a pesar del sí

tema "de mercado" que define la Constitución; puede resultar hasta necesario que en ciertos subsectores se produzcan acuerdos entre armadores privados y públicos que permitan el acceso a ciertos niveles del mercado internacional a través de empresas mejor dimensionadas y gestionadas; se precisan grupos de fuerza que oponer a los existentes en el mercado internacional que afecte a nuestro comercio marítimo exterior, y que -al menos probablemente- reduzcan el coste actual del transporte marítimo.

40.- La importancia del sector público cargador es seguramente mayor que la que otorga su condición de empresario como -- corresponde a una economía donde la presencia del sector público es apreciable. El Estado controla una parte importante de la demanda de importaciones marítimas de crudos (a través de su participación en las refinerías), carbón, mineral, bauxita, productos de alimentación (a través de la CAT), etc.; puede además presionar -y no sólo eso- sobre el transporte de exportaciones beneficiarias de crédito oficial. Por otra parte, el Estado dispone de una cierta fuerza en las relaciones internacionales que le permiten condicionar algunas operaciones al transporte parcial en bandera española (exportaciones de harina a Egipto, importaciones de mineral de Japón, azúcar de Cuba...). La importancia de las empresas públicas demandantes de servicio de transporte (cargadores) es grande también en el tráfico interior (EN SIDESA, HUNOSA, ...). No se conoce, sin embargo, ejemplo alguno de utilización de su poder como cargador para la mejora de la eficiencia del sistema de transporte marítimo, ni siquiera de intentos, pero sí han existido múltiples situaciones de denuncia por parte de los armadores privados sobre la no concesión de ciertos transportes a buques

de bandera española; la falta de solidez de muchas de aquellas denuncias junto a su interesada utilización (sobre todo en la difusión que de las mismas se hacía), constituye (adicionalmente) otra de las pautas de conducta de los armadores, orientada a la consecución de más o mayores apoyos de la Administración.

(XIV)

41.- La reserva de carga a favor de los buques que enarbolan bandera española es un instrumento de apoyo decisivo para los tráficos beneficiados de la misma (crudos, granos, otras mercancías, comercio de Estado) que ha venido a representar las tres cuartas partes de la demanda de transporte marítimo exterior español. No se produce alteración sustancial alguna en este sentido cuando se lleva a cabo la liberalización más importante de la economía española en 1.959, y la medida que se podría interpretar de esa forma liberalizadora, la derogación de normas de intervención y control el 15 de Marzo de 1.963, vá inmediatamente acompañada (mediante disposición -- de la misma fecha) de otra destinada a asegurar la permanencia de la reserva en los tráficos más relevantes (citados arriba). En términos generales, la reserva coincide en recaer en aquellos productos en que ha sido fácil trasladar su mayor coste (petróleo, tabaco, café, Monopolios legales, etc.); no así donde los consumidores podían oponerse (resto).

42.- Los fletes oficiales son una medida complementaria a la reserva, que desempeñará con ella el mismo papel protector a la Marina Mercante española, verdadero carácter de ambas medidas - que intentarán presentarse con el logro de otros objetivos. Conjuntamente valoradas, han venido a definir en todo momento una situación

más favorable para la bandera española de la que le correspondería de haberse desenvuelto en condiciones "de mercado" (precio y seguridad en disponer de demanda, creciente además).

43.- Si las Primas a la Navegación tuvieron una escasa incidencia en la marcha de las líneas exteriores (aun cuando la Ley del 56 preveía su alcance a todo tipo de tráfico exterior) por su insuficiencia y mala distribución (sin criterios selectivos ni -- temporalmente limitados), no puede decirse lo mismo de las demás subvenciones concedidas a través de dos conductos: prestación de Servicios de Soberanía y transporte de pasajeros (mantenida esta última hasta 1.975), de las que han venido disfrutando TRANSMEDITERRANEA, TRASATLANTICA, YBARRA, AZNAR y otras en menor cuantía y duración.

(XV)

44.- El examen del tráfico petrolero y en especial el de importaciones marítimas de crudos, confirma lo que con carácter general se enunció anteriormente; concretamente, ratifica las particularidades del proceso de crecimiento, problemas enfrentados, instrumentos de política económica y efectos sobre la situación de este subsector que representa más de la mitad de tonelaje. Esquematiizando al máximo para evitar reiteraciones ociosas, cabe decir que - éste, junto al de granos, es el subsector paradigmático de la política marítima española en todos los órdenes, incluidos el de sus resultados y exceso de capacidad, aunque éste derive no sólo del excesivo crecimiento fomentado por aquella política sino también de la caída de la demanda. Es el tráfico boyante de la industrialización española (y de la no española) en el que se aplican con mayor pureza la reserva de carga (que se extiende en algunos casos más allá -

del destino de la misma al área del Monopolio) y los fletes oficiales como mecanismos específicos de protección; es también - aquí donde surgen los conflictos más intensos con los cargadores privados (aunque los más aireados sean los acaecidos con los públicos) cuando se atisban los primeros efectos de la crisis - (1975) y permanecen después hasta la obtención de una fórmula - de acuerdo que, hegemónica para las refinerías, no lesiona gravemente a los armadores independientes sino que traslada la carga fundamentalmente a la comunidad; es, en fin, el subsector - donde se producen los comportamientos más típicos en la actitud de los armadores hacia los problemas presentados (en los términos ya explicados anteriormente) y, en especial, en relación con la Administración, empresas públicas marítimas y cargadoras.

(XVI)

45.- Similar al tráfico de petróleo es la situación del transporte de importaciones de cereales pienso (granos), segmento de importancia decisiva y creciente a partir del momento en que la Marina Mercante española posee cierta entidad en los sesenta. Dos singularidades deben resaltarse aquí, porque las conclusiones del análisis de este subsector son análogas a las ya relatadas; para petroleros una se refiere a la distorsión adicional que entraña el mecanismo de protección aplicado a la Marina Mercante a través de un flujo destinado a financiar instituciones ajenas al sector (FORPPA), los derechos reguladores; la otra, relativa a los términos de un posible exceso de capacidad en el sector: aun cuando no se denuncia explícitamente es -

évidente aquel exceso si toda la flota susceptible de transportarlos se dedica al tráfico de granos; no así, si como flota de este tráfico se entiende aquella que normalmente operaba en él: la diferencia es importante porque, a pesar de que los armadores "tradicionales" de este tráfico no hablan de exceso, su posición frente a los cargadores -grupo oligopolístico de multinacionales principalmente estadounidenses- queda muy debilitada con la crisis al existir flota disponible en exceso entre los restantes -graneleros para realizar dicho transporte.

(XVII)

46.- Si el tráfico de crudos y el de granos -representan paradigmas de los "logros" -a veces por exceso- de la política marítima española, los de líneas regulares exteriores y cabotaje pueden representar perfectamente las consecuencias negativas de aquella política en lo que hizo y -más importante- en lo que dejó de hacer. Dichas consecuencias negativas se producen al aplicar un esquema que comporta iguales obligaciones -para todos los tráficos (adquirir buques en astilleros españoles...) mientras que los beneficios que pudieran compensarlos - (además de que las cargas pesaron más sobre estos sectores por la especialización de la construcción naval española en buques -graneleros) se aplican básicamente sólo a unos cuantos.

47.- El tráfico de línea exterior es probablemente el que más campo de trabajo (por hacer) ofrece a una futura política marítima y donde además existen mayores posibilidades de mercado sobre todo si, como es de prever, se producen la

aprobación del Código de Conducta de las Conferencias de Fletes de línea regular. Los problemas de falta de dimensión adecuada, deficiente gestión y carestía de los buques y falta de flexibilidad en los mismos al no poder acceder al mundo internacional, son seguramente los más graves y de más urgente necesidad de transformación para cotrarrestar la pésima situación actual, la difícil posición geográfica de nuestro país de cara a la competencia, y el escaso volumen de los flujos de tráficos que exigiría adicionalmente una cierta política comercial exterior para conseguir acuerdos que permitiesen el acceso a volúmenes superiores de carga (intercambiados). La presencia del Estado -como tal, como cargador y como empresario- resulta aquí de especial necesidad.

48.- No debe pensarse que este subsector no dispuso de ningún tipo de ayuda, sino que ésta resultó insuficiente o inadecuada para conseguir vencer los obstáculos "naturales" (Conferencias de Fletes) y "creados" (cautividad de insumos). Nada desdeñables han sido, sin embargo, los apoyos de reserva de carga de las mercancías comercio de Estado a favor de líneas regulares exteriores cuando su transporte no fuese susceptible de ser realizado en cargamentos completos, las primas a la navegación y subvenciones al transporte de pasajeros como formas de ayuda, o las mismas excepciones a la prohibición de importar buques acordadas en beneficio de este subsector.

(XVIII)

49.- En cuanto al tráfico de cabotaje, una primera impresión llevaría a pensar que lo sucedido (su evolu-

ción desfavorable) es un resultado más del mal estado en que se encuentra el sector marítimo, que se trata, así, de un mal propio del transporte marítimo, y no de la bondad de los restantes modos alternativos con los que ha perdido competitividad; de la misma manera, la pérdida de posiciones de la bandera española es resultado de los males de la propia bandera y no de bondades autónomas de las demás. Lo cierto es que la poco afortunada evolución que caracteriza al tráfico de cabotaje -apreciable sobre todo en los segmentos de tráfico peninsular que es donde puede verse su eficiencia comparativa (respecto a otros modos)- es el resultado de los problemas del subsector (originarios y creados) y de aspectos de discriminación negativa sufridos al practicar el Estado una política de apoyo a los competidores (en términos de subvenciones directas, financiación de infraestructuras, presión fiscal, etc.).

50.- Los problemas usuales del sector mercante se ven aquí agudizados por el carácter marginal que ha venido ostentando el cabotaje, con flotas especialmente inadecuadas (en edad y tamaño) que venían a morir a este tráfico alargando indebidamente su vida; empresas con alto grado de ineficiencias (familiares, con problemas de gestión...) e imposibilidad de acceso (o falta de pretensión) a escalas mayores de producción, a inversiones más tecnificadas... Con ese entorno y por las características apropiadas del tráfico (cortas distancias, buques pequeños), revisten especial trascendencia los costes de personal (en parte, por la obligación de dotaciones mínimas fijadas oficialmente). Ciertas excepciones a lo anterior están represen

tadas en el tráfico de línea regular entre la Península e Islas -que presenta importantes limitaciones a la competencia del lado de la oferta-, el tráfico de productos petrolíferos (monopolizado por CAMPSA), y algún segmento que ha disfrutado de una -menor presión de los restantes modos por la especial inadecuación geográfica para los mismos (como el de la franja del Cantábrico).

51.- Al igual que en el tráfico de líneas exteriores, las posibilidades de futuro de este tráfico se han visto mejoradas recientemente con la crisis energética como consecuencia de su mejor "valor de tráfico" derivado de ser un modo -menos consumidor de energía por unidad de transporte; los resultados todavía no se han dejado ver por parte alguna, por más que constituya en los últimos años la "vedette" de los estudios y -reuniones de empresarios y Administración.

2.- GENERALES

Se procede a establecer aquellas conclusiones que con carácter general se desprenden del trabajo, intentando -evitar así los peligros de fragmentación y parcialidad excesiva que se derivarían de las conclusiones establecidas anteriormente. No se nos oculta que el otro riesgo a salvar ahora estriba en -evitar reiteraciones innecesarias.

Antes de entrar en materia conviene advertir que, al margen del tema de fondo que se debate, resulta de una -urgencia extrema sanear la información básica de que dispone el sector; más precisamente:

a) Se impone transformar radicalmente la información que hasta -

el momento viene facilitando la Subsecretaría de la Marina Mercante (ya Dirección General) mediante una "limpieza" a fondo de los errores que se arrastran habitualmente tanto en materia de flota como de tráfico; por otra parte, debe ampliarse la información con aspectos nuevos de todo tipo (demanda, oferta, situación internacional... , relaciones entre cargadores y transportistas...) y, desde luego, hay que elaborar más la que se viene ofreciendo (es incomprensible que cada año haya de sumar el usuario de la información uno por uno los buques y empresas).

b) en la misma línea anterior aunque con planteamientos de información menos básica y más elaborada, habría que incardinar los trabajos del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones. Parece razonable que sea dicho organismo -en íntima relación con la Administración Marítima- quien canalice las investigaciones que se estimen oportunas.

c) Al filo del apartado anterior, apremia recuperar el retraso histórico que poseemos mediante los correspondientes programas de fomento de investigaciones -parciales y globales, aunque más las primeras que las segundas- sobre el sector. Y en atención a las exigencias "del mercado" (privadas y sociales) parece que el Cabotaje y las Líneas Regulares exteriores, están en condiciones de prioridad; algo similar a lo que sucede con los aspectos de integración sectorial en la Comunidad Económica Europea. Y desde luego, conviene establecer rápidamente un sistema alternativo de elaboración de la Balanza de Fletes que supere la anemia y falta de rigor del actual, para lo cual, como se advirtió, podría disponerse de las posibilidades de la red de información de la Dirección General de Aduanas.

2.1.- sobre el proceso de crecimiento

1.- Una visión panorámica de la evolución experimentada a lo largo del período deberá recoger, a partir de lo aquí visto, la bondad del período de la Segunda Guerra Mundial para los armadores españoles, pues si no fue (ni de lejos) tan beneficioso como de la Primera Gran Guerra, sí constituyó un período (en algunos casos prolongable hasta 1947/8) de buenos resultados para quienes operaron en el mercado exterior; traemos aquí como recordatorio la supresión de las Primas a la Navegación a causa de la buena situación del momento, las cifras conocidas de ingresos y beneficios de algunas navieras, y las informaciones de aproximación a la Balanza de Fletes (mayores ingresos), entre otras. La Guerra Mundial suponía exceso de demanda y dió lugar a unos fletes elevadísimos que consiguieron impactar a la insuficiente y maltrecha flota española resultante del conflicto. Aun cuando no hay información concluyente, las manifestaciones de algunos armadores quejándose de que entonces no podían operar libremente en el mercado internacional debido al control que el Estado ejercía sobre el fletamento, pueden ser tomadas como indicativas de ciertas limitaciones que los enfrentaron a esa salida libre, corregida con lo dicho anteriormente y con lo que ellos mismos manifiestan sobre los altos fletes conseguidos en los transportes realizados para algunos organismos internacionales. A pesar de que esos beneficios afectaron, como se ha dicho, a las empresas que operaban en tráfico exterior, no se producen inversiones significativas por los armadores privados ni siquiera

unidas a las bondades del crédito naval, probablemente debido a la ausencia de otros estímulos y a la falta de claridad y de perspectivas de futuro, que obligan al Estado a asumir tales funciones -a través de E.N. ELCANO- hasta finales de los cincuenta - (con la relativa excepción de 1952 y 1956). Ello tiene que ver - también con la insuficiencia de los astilleros nacionales característica de aquellos años, y en especial, el "...recuerdo de lo que sucedió en el mercado de fletes a la terminación de la guerra de 1914...; era lógico que se pensase en crisis navieras a la - terminación de la contienda..." (1).

2.- Sólo el reforzamiento de la protección - consigue estimular la inversión en nuevas construcciones en los primeros cincuenta -con motivo del establecimiento de fletes oficiales- y en 1956 con motivo de la aparición de la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante; la mayor parte de esas - inversiones privadas en estos años se producirá mediante adquisiciones de flota anteriormente contratada por la Empresa Nacional ELCANO, que desde esos años verá descender su importancia. El mercado internacional tuvo cierta incidencia en la animación de las inversiones de nuestros navieros, como ellos mismos manifiestan, a través de los elevados fletes y creciente demanda que caracterizaron a la situación mundial hasta los últimos cincuenta (2).

3.- El proceso de crecimiento que registra la Marina Mercante española en el período comprendido por la década de los sesenta y primera mitad de los setenta es, sin lugar a dudas, el más fuerte y el que conforma lo que es hoy el sector. Las precisiones que exige este estudio se refieren a: a) la - afectación parcial a algunos subsectores (petroleros y graneleros) y no a otros (luego veremos que podría decirse incluso "a -

costa de otros"); b) a que los mecanismos que lo hicieron posible se centraron en el carácter creciente de la demanda -que, además, aseguraba la ocupación de la flota a través de la reserva de bandera de los más importantes tráficos-, y el ejercicio de una fuerte protección a favor de los armadores españoles a los que -unir la organización interior de los empresarios de forma que se consolidan formas imperfectas de mercado.

Los problemas de cada momento -tómese, por ejemplo, mediados de la década del sesenta (3)- se centran en la diferencia de precios existente entre el mercado nacional e internacional para algunos tipos de buques (aunque se hable genéricamente de todos ellos) y en la insuficiencia de flota (también expresada en términos generales); en grados superiores de concreción: la existencia de una pequeña red de líneas regulares exteriores, y la grave carencia de buques especializados. Aquella característica preferencia por expresiones generalizadoras al hablar de insuficiencias y mayores precios de los buques nacionales se produce también en las manifestaciones de queja habituales sobre los "costes de explotación" (así de amplio) cuando de todos era conocida la privilegiada posición que disfrutaba el sector en España en varios de los componentes de aquella partida (por ejemplo, los laborales). En fin, hay también una cierta constancia en apelar a la denominada falta de "conciencia de país marítimo" de los cargadores españoles al preferir la utilización de otros pabellones al nacional en casos en que -como algunas exportaciones "en consignación" entre otras- podían haber incidido en el transportista.

4.- Aun cuando el efecto más favorable de la

liberalización experimentada por la economía española en los últimos cincuenta y primeros sesenta se produce a través del formidable crecimiento que permitirá de la demanda (sobre todo importaciones), resultó especialmente atractivo el tipo de cambio, que mejoró la posición de quienes operaban en tráfico exterior y, particularmente, a las líneas regulares. El Plan de Estabilización tuvo también algún efecto negativo de carácter coyuntural al limitar el crecimiento del crédito oficial.

5.- La crisis de los setenta comienza a afectar al sector de un modo pleno y en múltiples aspectos, en 1975 aun cuando ya antes se habían notado algunos de sus efectos. El marco mundial a tener en cuenta será el de una fuerte caída de la demanda en todos los tráficos pero en especial en los graneleros (que forman el grueso de la flota y mercancías transportadas), una caída de los fletes en los tráficos tramp y deceleración en el aumento de los de línea regular y un fuerte incremento de los costes de explotación y de nuevas construcciones. Estos tres aspectos habrían de incidir en la Marina Mercante española retirando los efectivos de flota que operaban en el mercado exterior (extranacional y exterior no protegido) hacia aquellos segmentos del interior en el que se encontraban amparados por reserva de carga y fletes protegidos; tal afluencia, unida al descenso de la demanda interior y sobre todo a la entrada en servicio de las unidades contratadas en la euforia de 1973 (con fuerte componente especulativo), provocó situaciones de exceso de oferta ocasional en los años 1978 y 1979 en el tráfico de importaciones de crudo debidas, en parte también, a los conflictos apareci

dos entre refinerías y armadores, y a ineficiencias en la organización de los servicios. Tal exceso de capacidad permitirá a las refinerías aprovecharse del mismo mediante la obtención de reducciones a los fletes oficiales. La ausencia de inversiones que acarrearía esta situación (generalizable a grandes rasgos a todos los subsectores) tiene excepciones en las contrataciones presionadas por el exceso de capacidad constructora vía empresas públicas, empresas privadas asociadas a astilleros y algunas empresas de subsectores no graneleros (líquido o sólido); parte de las inversiones se animan ante unas mejores perspectivas en su parcela del mercado y unos precios finales de los buques (con financiación oficial), de su interés. Con todo, la situación define una posición vendedora de los armadores españoles que se desprenden de la flota en cuanto aparece una situación favorable.

2.2.- Sobre los mecanismos

6.- En cuanto a los mecanismos que impulsaron aquel crecimiento (aquel tipo específico) conviene precisar que fueron de dos tipos, del propio mercado -demanda creciente, fletes internacionales no depresivos-, y derivados de la acción de política económica, que llegaba a afectar a todos los elementos de la actividad marítima. Pero ha de tenerse en cuenta que los efectos de la política económica no fueron netamente positivos para todos los subsectores, ni por igual. El esquema en que se desenvolvía aquella era el de sujetar algunos insumos (compra de buques, reparaciones y en algunos casos, combustibles y tripulaciones en el mercado interior) a cambio de lo cual se prac-

ticaba una política de apoyo a través del mercado y unos fletes oficiales que, aunque no obedecieron originariamente a esta finalidad protectora de la Marina Mercante, desempeñaron un papel decisivo en el crecimiento de los subsectores que se vieron beneficiados por ella. Esta protección puso en peligro, además, en algunos momentos el abastecimiento estratégico del país (4).

7.- Es por tanto inexacto lo afirmado por algunos autores como BARREDA o los propios armadores (5) al destacar como motores del crecimiento sólo o fundamentalmente el fuerte ritmo ascendente de la demanda o en el caso de estos últimos, el decisivo papel de la iniciativa empresarial "vocacional"; la demanda fué creciente también en el tráfico de carga general; sin embargo, los avances de la flota española en ellos han sido harto exigüos, y la iniciativa empresarial apenas se ha visto en otros sectores que no fueran los protegidos. Pero también son inexactas otras apreciaciones que no destacan la importancia de esa demanda creciente (y segura) (6). No debe quedar sombra de duda ni asomo de eclecticismo en cuanto al papel predominante de la política de protección como motor del crecimiento de la Marina Mercante, y el papel relativamente secundario (aunque su existencia sea condición necesaria) de ese volumen de demanda y su ritmo de ascenso.

8.- De lo dicho se infiere la decisiva importancia de la política económica en lo sucedido en el sector. De entrada, creó dos sectores en función de la mayor o menor protección neta otorgada (diferencias cualitativas como se dijo) y, con su intensa intervención, dió lugar a la artificiosa creación

de dos mercados, el nacional e internacional, controlado y protegido el uno, libre el otro. La primera consecuencia de esto se refiere a la incidencia negativa que acarrea la aplicación de un esquema similar de obligaciones para todos los subsectores, mientras que los beneficios otorgados se refieren a unos cuantos destinatarios, dando lugar a una marcha desigual entre unos y otros, que se traduce en unos videntes resultados de las empresas dedicadas al tráfico de importaciones protegidas (crudos, granos, otros productos comercio de Estado), frente al raquítico desarrollo de los otros subsectores (líneas regulares, transportes de carga en general) y a la ausencia en tráficos importantes, que se llevarán las navieras extranjeras (como prueban la bajísima cobertura en los tráficos no protegidos, y la presencia ocasional y marginal en el transporte entre terceros países).

9.- Si por buenos resultados se entiende la obtención de una flota eficiente con un volumen y composición adecuados capaz de competir en el mercado internacional, hay que decir que, efectivamente, no disponemos de ella sino que, en su lugar, nos encontramos con algo bien distinto y hasta, a veces, opuesto.

10.- Si se intenta delimitar la imputabilidad de aquel resultado a la política económica, hay que tener en cuenta, no sólo lo hecho sino aquello que, pudiendo, no hizo; en este sentido, debe anotarse la ausencia de voluntad en incorporar criterios de tipos y tamaños de buques, dimensión y gestión en las empresas, salvo la escasa realización conseguida con motivo de las concesiones de crédito naval; una voluntad que, de

haber existido, se habría traducido en logros evidentes dada la enorme dependencia del sector respecto a las decisiones de las Administración (un sector que encuentra intervenidos la casi totalidad de los insumos y la parte más importante del producto y de los fletes). Hay por tanto una responsabilidad de la política económica tan amplia como la de haber definido un sistema de funcionamiento donde la distorsión-intervención, protección, servidumbres- es la norma.

11.- Uno de los efectos de esa política marítima consiste en la potenciación de hábitos en los empresarios de plantearse el negocio como una permanente reivindicación a la Administración, con quejas constantes (fueran buenos o malos los momentos) a las que ésta muestra receptividad y responde con concesiones persistentes; se consolida así el "modus operandi" por el que interesa disponer de ciertas coartadas sobre las que basar otras peticiones; entre aquellas, la mas importante, sin duda, fué la cautividad del mercado de buques y reparaciones tradicionalmente, pero desde los últimos setenta también extendida a la cautividad de las tripulaciones.

12.- Como resultado también del sistema que establece la política económica seguida, debe entenderse el hecho de que sean los propios deseos de los armadores uno de los obstáculos al crecimiento de la oferta de transporte de las necesidades nacionales propias (a pesar de estar entre los objetivos políticos), porque afectaría a su posición de fuerza frente a los cargadores; éstos conseguirán, en las situaciones en que aquello sucedió, un beneficio extraordinario abonando unos fletes

inferiores a los oficiales (la "prima" en el transporte de crudos, y una parte considerable del exceso del flete oficial sobre el internacional, en el de granos); -en el caso del petróleo-, -repercutiendo como coste de transporte el flete oficial que no pagó. Si tales situaciones son relativamente fáciles de transformar en el tráfico de crudo, mediante la correspondiente venta del exceso y una adecuada concertación con las refinerías, es extremadamente difícil de conseguir en el caso del transporte de granos por la mayor sustitución posible de otros buques graneleros y la posibilidad de los cargadores de echar mano de aquellos si lo estiman de interés y los armadores no consiguen alcanzar entre sí acuerdos de fletes mínimos.

2.3.- Resultados.

13.- El resultado final de todo ese proceso - hasta la crisis presente (e incluso en ella) ha sido, así, poseer una flota excesiva en ciertos tráficos y muy insuficiente en los restantes con lo que la cobertura (a efectos de garantizar el abastecimiento estratégico) es muy baja en algunos casos, y la Balanza de Fletes registrará un déficit poco comprensible aparentemente con los aumentos de flota de los últimos setenta; esto radica precisamente en el mayor valor de los fletes correspondientes a los transportes de carga general que es donde la participación de la flota española es menor. Muestra también de ese resultado final, es la desaparición progresiva del tráfico de cabotaje en aquellos segmentos del mismo en que podría operar un modo de transporte alternativo (entre puertos de la Península) con sus graves consecuencias de derroche de recursos generales y energéticos en particular.

14.- Pero, con ser importantes las consecuencias anteriores, los efectos del tipo de crecimiento que ha caracterizado a la flota mercante española y, más concretamente, de los mecanismos de intervención y de protección en que se ha basado, tienen otra tanto mas grave por cuanto es mayor su alcance futuro; consiste en la práctica desaparición de un empresario en condiciones de poder abordar la posible reestructuración (y, en su caso, relanzamiento). La reiteración en la práctica intervencionista y proteccionista como vía de salida a todos los males y a la consecución de cualquier logro, en que han incurrido tanto armadores (para conseguir mejoras y resolver problemas) - como Administración (por afán de control, para resolver problemas de sectores afines como astilleros siempre, y, mas ocasional o recientemente, de las refinerías y de empleo respectivamente), ha dado lugar a la desaparición de los rasgos de identidad que legitiman la actuación y existencia misma de los empresarios privados: riesgo, iniciativa, preocupación por la organización, etc. Tales efectos se aprecian meridianamente en el caso de la flota y armadores dedicados a transportes protegidos, donde se produce una intervención que va desde la adquisición del buque (Crédito, Naval, Prima, Desgravación, Valoración oficial del mismo.....), hasta el flete (fijado oficial y usualmente por encima de los internacionales), pasando por la reserva del mercado, la consecución de unas condiciones laborales beneficiosas (salarios, jornada, régimen disciplinario....), precios inferiores de los combustibles (en algunos casos), etc. Todo el problema de estos armadores consiste en disponer de un buen acceso a la Administración para conseguir el crédito y valoraciones deseadas para su

buque en el momento de construir, y mantener una estrecha relación con el grupo de afines al tráfico que asegure la no intromisión de otros armadores amenazando la seguridad del fletamento de sus buques o perjudicar su posición negociadora frente a los cargadores al producirse un exceso de capacidad, en otro caso, disponer de una buena relación con alguno de esos cargadores y buen acceso a la Administración -ahora como grupo- para conseguir unos fletes adecuados e incluso para que les ayude a la consecución de ciertos transportes (de empresas públicas, de otras en las que el Estado puede incidir de alguna manera...). Pero sí, como se ha dicho, casos de eliminación empresarial por la intervención, son claros en el caso de aquellos tráficos, también lo son en los demás, aunque los resultados no tengan el mismo signo ni cuantía. Tal es el caso de todos los demás subsectores, que han de estar pendientes de lo que el Estado decida en cuanto a la adquisición de los buques, tripulaciones, reparaciones, etc. y depender de una forma u otra (a través de la autorización -mis formal que real- de los fletamentos a extranjeros, de las subidas o modificaciones de tarifas, de los precios de los combustibles, etc.). Los ejemplos son meridianos en el caso de las empresas subvencionadas (Líneas regulares exteriores, Líneas de Soberanía, empresas Públicas...).

15.- El efecto señalado anteriormente de contribuir a la desaparición del empresario va acompañado de la no consecución del tipo de empresa necesario (dimensión, gestión...), con lo que las pocas que existen aceptables son inadecuadas; una excepción parece encontrarse recientemente en las empresas públi

cas, pero su caso es precisamente el reflejo del desastre del - sector privado en sus dos terceras partes (las recientemente na cionalizadas).

16.- A las informaciones anteriores puede su marse la de la inexistencia de armadores españoles en flotas de las llamadas banderas de conveniencia, que representaría una clara vocación y capacidad de nuestros armadores para operar en el tráfico internacional en libertad; este elemento de juicio es de cisivo en la comprensión de las reivindicaciones y denuncias de los armadores españoles (7). La ausencia es absoluta desde los - años sesenta. El mercado internacional es de libre acceso, si - las condiciones del abanderamiento de los buques en España son - tan negativas, parece razonable esperar ver a los armadores abanderando sus buques en pabellones donde pudan beneficiarse de la libertad de que aquí no disfrutaban. Pues bien, hubo algunos arma - dores (marginalmente siempre) que practicaron esa experiencia en los años cincuenta en el tráfico de petróleo, pero sus resultados no fueron nada halagueños a la vista de su desaparición, no sin - antes haber creado algún problema de peligroso desabastecimiento de crudos al país. (8). Con motivo de aprobarse la liberalización de las exportaciones de capital a fines de la década de los setenta, desaparecería cualquier obstáculo posible a dichos abandera - mientos, - que ya podrían haberse traficado con el Decreto de libre abanderamiento de 1.977. Tampoco ahora hubo el más mínimo movimien - to. Este comportamiento de los armadores corrobora lo ya visto - sobre la incapacidad para competir en el mercado internacional y es, seguramente la denuncia más poderosa al modo en que se han -- hecho las cosas.

17.- Nos encontramos así con una Marina Mercante inadecuada y cara, con la práctica desaparición del espíritu (y materia) empresarial, y a la ineficiencia como característica de esa actividad, que dan lugar a una ostentosa falta de competitividad frente a otras banderas y modos de transporte; graves obstáculos todos ellos sobre los que operar para remontarse. Ya se ha hecho mención al margen de maniobra con que genéricamente se cuenta y que habrá de ser desarrollado algo más en estas conclusiones teniendo en cuenta la nueva situación y la más previsible a medio plazo.

2.4.- Quiebra del sistema.

18.- El sistema sobre el que se asentaba el funcionamiento del sector hace agua generalizadamente a partir de la aparición de la crisis de los setenta a pesar de que mantiene algunos de los mecanismos de protección (reserva de bandera y fletes que permiten capear la crisis de ocupación y fletes internacionales) y arbitran otros (para el relanzamiento de la inversión y amortiguar la crisis de los astilleros, a través del crédito naval y mejoras fiscales, y para el sostenimiento mismo del sector mercante, aceptando moratorias "de facto" que no quisieron otorgarse formalmente y concesiones fiscales); lo cierto es que la demanda se resiente justamente cuando mayor iba a ser la oferta de transporte, que los fletes oficiales se topan con grandes resistencias al alza ante el cambio de modelo de organización social (más participativa y sobre todo más controladora de este tipo de mecanismos) precisamente cuando los costes aumentan más (la flota es muy joven) y las perspectivas de futuro se

presentan menos halagueñas; mientras, el sector ha de sufrir la presión del exceso de capacidad constructora de los astilleros con la aparición de algunas dosis adicionales de oferta de empresas (a veces públicas) vinculadas a los astilleros o de especuladores animados por las condiciones de financiación (no sólo en términos estrictos sino de grado de exigibilidad del pago, - por ejemplo) ajenos al interés por su explotación en el transporte.

19.- En la segunda mitad de los setenta hubo, pues, un componente coyuntural de la crisis cifrado en el ligero exceso de capacidad registrado en las importaciones de crudos en 1.978 y 1.979 (mientras sigue existiendo un gran déficit en otros), que desaparece a partir de este último año; pero en esa misma etapa se producen variaciones decisivas para el futuro del sector, - que podemos consignar en: a) progresiva eliminación de la reserva y fletes de protección como consecuencia de la opción por un modelo liberal o menos intervenido de economía, y por las exigencias que en el mismo sentido se derivan de la futura integración en las Comunidades Europeas; b) cambio en la composición de la demanda que se desplazará de los graneles líquidos a los sólidos -- como consecuencia del efecto que la crisis energética tiene en las distintas fuentes de energía trasladando consumos de petróleo a otros, en lo que a nosotros se refiere, el carbón; c) como consecuencia de un largo proceso, se produce la ya inminente aprobación del Código de Conducta de las Conferencias de Fletes de líneas regulares cuya más importante implicación será la adopción de una reserva formal en el tráfico de línea (40-40-20%); d) como

aspecto no tan visible tiene lugar una recomposición de los grupos empresariales dominantes en el seno del empresariado español, desapareciendo los empresarios tradicionales (Aznar en suspensión de pagos, los March y Fierro, hegemónicos en tiempos en la TRANS-MEDITERRANEA Y TRASATLANTICA, reducen su presencia al nacionalizarse estas empresas y los bancos privados intentan -aquí como en otros sectores- desprenderse de sus activos que lograban en las empresas citadas con la nacionalización); e) en ese proceso de aumento de costes, se ha producido un cambio trascendental en la importancia de los distintos elementos, como manifestación de un fenómeno general mundial, pero a la vez se ha perdido otro de los vehículos de protección tradicional a nuestra flota: el coste de las tripulaciones españolas.

20.- Como consecuencia de los cambios anteriores, la situación futura ya no podrá basarse en el crecimiento de los mismos grupos de empresas (el de importaciones de crudos irá reduciendo su importancia, pero el de graneles se sostendrá a medio plazo en base al carbón), ni (parece) de los mismos grupos empresariales; pero ante todo, no podrá basarse en los mismos estímulos de la política económica pasada, pues éstos se verán limitados por lo dicho no sólo en cuanto al producto sino a sus insumos: será difícil una financiación tan generosa (máxime cuando se reajuste la capacidad de los astilleros) como hasta ahora, y no existirá seguramente una colaboración y mimetismo tan grande entre empresarios y Administración. Esto quiere decir que cualquier desarrollo que se pretenda del sector habrá de ser sobre bases más de mercado, o que, en cualquier caso, contará con una participación estatal y social más crítica a cualquier tipo de concesiones,

de donde se infiere la importancia que necesariamente habrá de tener la existencia de la actividad empresarial: una mayor preocupación por la gestión óptima, por controlar el volumen de comercio marítimo en que se desee participar, por obtener dimensiones adecuadas para la envergadura de la operación y para la garantía que se pretenda o frecer, etc. Sobre esta base es incuestionable la necesidad de garantizar que la política económica no juegue negativamente, garantizando a su vez la desaparición de estas cargas que hoy pesan sobre él en términos de precios, calidades y -- acceso al mercado exterior en cuanto a buques, reparaciones, combustibles (en su caso) ...e incluso tripulaciones (cuadros mínimos, salarios, etc.).

21.- La salida de flota que representan las masivas ventas (sin reposición de los últimos años de la pasada década han de interpretarse así como el producto de la quiebra del sistema tradicional en que estaba basado el crecimiento y estabilidad relativa del sector. La ausencia de voluntad renovadora --- (inversora) reflejaría, además, la citada desaparición por abandono , del soporte que en la economía de mercado constituye la iniciativa empresarial, por ausencia del empresario (y eso, a su vez, por falta de tradición, sistema no potenciador de aquella iniciativa, dimensión del país y tipo de formación del capitalismo español.....).

3.- PLANTEAMIENTOS DE FUTURO

3.1.- La perspectiva de integración en las Comunidades Europeas.

22.- Las implicaciones de la integración de la economía española en las Comunidades Europeas plantea en este campo, exige un estudio "hac hoc"; el contenido de este trabajo suministra evidentemente instrumentos básicos para abordar aquél y lo que haremos a continuación será centrar áreas de problemas y matizar algunas afirmaciones extendidas. De entrada, conviene no olvidar que más del 60% de nuestro comercio exterior con CEE es marítimo.

23.- Conocida es la existencia de una renuncia expresa de los fundadores de las Comunidades firmantes del Tratado de Roma a que los transportes marítimos entrasen en el ámbito de la política común. El desarrollo de estos transportes y la creciente importancia de la intervención política en el sector hacen que en los años setenta vaya cobrando fuerza la idea de integrar también los transportes marítimos en el conjunto de materias susceptibles de una política común. Un paso decisivo en este sentido lo constituiría la entrada de Inglaterra o Irlanda, -países forzosamente marítimos- en los setenta y la más reciente de Grecia con una formidable presencia marítima. Dicha idea se encuentra ya en estado avanzado y parece que en breve se producirán importantes transformaciones (9). En cualquier caso, los países miembros de la C.E.E. vienen coordinando sus posturas frente al exterior a la hora de definir su posición ante los principales asuntos internacionales en la materia; tal sucede en el área de la UNCTAD y en menor medida en la OCDE.

24.- Los problemas de los transportes marítimos españoles en relación a la integración tienen menos que ver con la posible integración de la política común de la CEE que con

las normas y prácticas ya existentes. Pero no todas aquellas normas y prácticas comunitarias contradictorias formalmente con las nuestras, lo son en términos reales por la propia disparidad que se produce en el mismo seno de la Comunidad entre algunos países (y de toda ella) respecto a las normas existentes. Sin ir más lejos, tiene poco sentido hablar, como hace el Informe de la COMISION sobre la demanda de adhesión de España, de problemas derivados de que "...la legislación española reserva a los barcos con pabellón español el transporte de las mercancías importadas sometidas a comercio de Estado... así como al transporte de algunas mercancías exportadas al amparo de créditos a la exportación",

(10) cuando franceses e italianos practican medidas de reserva similares (especialmente los primeros), aunque no de tanta entidad. Farisaico puede parecer que, cuando es justamente la Comunidad - quien plantea graves problemas a la aceptación del principio de la libre movilidad de mano de obra, se señale la obligatoriedad - de utilizar tripulaciones españolas como un problema del sector - en la integración; máxime teniendo en cuenta que también son varios los países que practican una política similar (como Francia, Irlanda e Italia) y que dicha política parece extenderse en los - últimos tiempos a varios más de los restantes países miembros. -

(11). Parece evidente que la aceptación de este principio no constituiría problema alguno en el marco de comportamientos similares por parte de la Comunidad.

25.-El citado informe de la COMISION vuelve a dar sensación de examen superficial o de desconocimiento de los términos reales en que opera normalmente el sector en los países de la CEE, cuando se refiere a los problemas derivados de la con

cesión gubernamental de "... primas a la inversión y deducciones fiscales... que podrían falsear las condiciones de competencia en el seno del Mercado Común" (12). Todo el problema que, teniendo en cuenta la situación de algunos países miembros más significativos de la CEE, podría plantearse en este sentido es de diferencias en la cuantía final de la protección - que no debe ser muy grande (en términos finales), cuando la flota española apenas consigue grados de participación apreciables del transporte exterior-y de sistema aplicado. Pero tampoco en este sentido es muy grande la diferencia respecto a países miembros como los ya citados.

26.- Si es importante, sin embargo, la restricción que a la libre movilidad de capitales representa el techo máximo de capital extranjero autorizado a participar en las sociedades dedicadas a esta actividad en España (un 40%); pero tampoco parece que sea especialmente grave el esfuerzo de transformación preciso en el marco de la liberalización en que se mueve la economía española, y especialmente en este tema. De la misma manera, parece importante algo no referido en el Informe en este apartado pero con indudables implicaciones en materia de transporte, consistente en la privatización que se plantea del actual monopolio de petróleos CAMPSA, que acarrearía la desaparición del monopolio hoy vigente también en materia de transporte en un segmento de tráfico de cabotaje tan considerable.

27.- En resumen, pues, no debe hablarse de - "problema para el desarrollo de la política comunitaria" con el énfasis que utiliza la COMISION desde el lado comunitario porque las diferencias entre nuestro país y algunos de los miembros, con ser significativas, no son tan grandes. Dichas diferencias -ya -- respecto a toda la Comunidad- afectan tanto a las formas como al grado final de protección. Dada la heterogeneidad que existe ya de por sí en el seno de la CEE sería aconsejable una participación

o estrecho contacto en cuantos debates sea posible de la parte española desde estos momentos, adelantando trabajos futuros y evitando que las disparidades actuales se vean agrandadas al -- "descolgarse" del proceso de homologación comunitaria que se lleve a cabo antes de la integración. Más graves son las implicaciones de la integración vistas desde la parte española, aún -- cuando con ella se introduzca la liberalización de insumos hoy no disfrutada; porque la modificación cualitativa que se requiere en la competitividad actual de las mismas es algo extremadamente difícil de conseguir y ha de vencer resistencias consolidadas en decenios de política económica controladora; estos problemas se centrarían en lo que de específico tiene el negocio -- (control de las fuentes del comercio, gestión adecuada...), toda vez que con la integración (por tanto, a medio plazo) desaparecerían las desventajas que pudieran derivarse actualmente -- para algunos subsectores como consecuencia de la cautividad de los insumos. Por lo demás, conviene no perder de vista que las realizaciones conseguidas por la CEE en la armonización de las políticas nacionales y en el intento de liberalización que se -- había planteado para los otros transportes, no fueron, ni mucho menos, grandes ni fáciles. Los cambios aparecidos más recientemente en la política de transportes de la CEE -- preferencia por seguridad, atención a la demanda, prioridad a las infraestructuras y aumento de la importancia del transporte marítimo (13)--, señalan las áreas de conflicto preferentes y relativizan algo -- la urgencia de las transformaciones en un tiempo que, en ningún caso, debería perderse.

3.2.- Con qué contamos.

28.- Llegados a este punto procede definir con qué contamos y cuáles son las posibles vías de solución. De lo dicho hasta el momento parece haberse destacado solamente los aspectos negativos de lo existente con una peligrosa sensación - negativa absoluta que, además, es irreal. Veamos: a) existe, de momento, mercado para algunos subsectores que hoy están sin apenas desarrollar; entre ellos -en general todos los que no sean transporte de crudos y granos en importación-, destacan los de - líneas regulares exteriores, los transportes especiales, y como idea general, el tráfico de cabotaje; b) pero es que, apurando, el mercado internacional -sobre el que, es verdad, no existe el control del comercio marítimo que existe en las importaciones - actualmente e incluso en el que podría tenerse de algunas exportaciones- ofrecería posibilidades de desarrollo para una oferta limitada como la nacional, tan amplias como se deseara; c) la -- extensión de este sector no es algo que pueda prefijarse ni si - quiera por los propios armadores, pero no parece que pueda hablar se de especiales aptitudes de nuestro país para dicha actividad pues, a la falta de tradición en la misma (en términos comparables a las grandes potencias marítimas como Grecia, Japón, Noruega, etc), tampoco se da en nuestro caso un gran control de las fuentes del comercio (típico en los grandes países); a esto hay que superponer la falta de una adecuada operación y dimensión de las empresas (enraizadas en la propia formación del capitalismo español y en la política proteccionista); d) lo anterior no es óbice para entender que existen condiciones para una mayor presencia marítima por parte española como corresponde a su entidad en el

comercio marítimo mundial y a sus necesidades estratégicas de no depender del exterior en todo su transporte que sería fatal para el comercio exterior y la propia subsistencia del país; e) aún cuando se viene reiterando la inadecuación del soporte empresarial del sector sobre todo en su dimensionamiento y organización, existen excepciones en algunas empresas (comenzando por las públicas, pero también varias privadas); aquellos males no deben interpretarse como definidores de situaciones necesariamente irreversibles; el peor de ellos, la falta de empresarios eficientes con interés en invertir en el sector, unido a la huida masiva de inversionistas de otros sectores (especialmente el bancario) es cuestión de lograr cambiar las condiciones del negocio haciéndolo más atractivo o, en su caso, de que el Estado asuma la decisión de invertir.

29.- Anteriormente se han sintetizado los que se creen representan los obstáculos más importantes; debe precisarse más todavía: que el marco que la Constitución define, delimita ya lo que no es salida, por más que permita una fuerte intervención en la economía en términos de hasta planificación -- (no indicativa). Por otra parte, la pretensión del Estado español de incardinarse en formaciones supranacionales partidarias de -- este mismo sistema -Comunidades Europeas- consolida más si cabe -- aquella delimitación. Si las salidas no pueden consistir en aquel tipo de planificación, también es verdad que imponen el desmantelamiento progresivo del actual sistema en lo que de protector y cautividad tiene, esto es, significando la desaparición (aunque sea progresiva) de reservas de mercado y demás instrumentos, a la vez que libera el acceso a insumos hoy cautivos o, en su defecto

y siempre con carácter transitorio, los subsidia de manera que no coloque en desventaja al sector propio frente al exterior.

30.- Como también se ha apuntado ya, es harto discutible que España posea "ventaja comparativa" en esa línea de producción (capital-intensivo, con difícil y escaso control del comercio...); tampoco existe libertad internacional al movimiento de factores o productos (servicios). No sería difícil de prever, por tanto, una fuerte sacudida al sector con amenaza a su misma existencia si se aprobase la eliminación de todas las barreras hoy existente, a pesar de que con ello se accediese a los "beneficios" del mercado libre: de otra manera existiría un importante componente en Banderas de Conveniencia donde se disfruta de esas ventajas a cambio de tener que competir en aquel mercado libre. De lo anterior, que España, como tantos otros -- países desarrollados de su entorno económico y político, se vea obligada a la adopción de posiciones intermedias entre la libertad que se predica y el proteccionismo que hoy practica (en los términos definidos) (14).

31.- ¿No hay nada que cambiar, pues?. Sí y mucho, incluso en esa opción intermedia apuntada: A) de momento y partiendo de los nefastos resultados acarreados por el tipo de - política aplicada y, de la necesidad de dismantelar la protección actual por un sistema que no agote las funciones que son razón de ser de la iniciativa privada, parece evidente la necesidad de suprimir las reservas actuales y los fletes de protección, y for - zar a que el "terreno de juego" sea el mercado dentro de los cri - terios de política económica generales que inspiran la política - actual; en el mismo sentido, eliminar las servidumbres en lo que

al buque, sus reparaciones, las tripulaciones o los combustibles, pertechos, etc., se refiere, permitiendo que el precio de los - mismos sea el internacional; si por otras razones se entiende - que deben mantenerse algunas de esas restricciones, como las tri pulaciones o la adquisición de buques (en todos o parte de sus actuales términos), se impondría el necesario subsidio para no incurrir en el sistema actual de ineficiencias encadenadas: la ine ficiencia de la industria auxiliar de construcción naval acarrea la cautividad de las adquisiciones de insumos por los astille - ros; la ineficiencia de éstos, la cautividad de las adquisicio - nes de buques por el sector mercante; la ineficiencia de éste, la cautividad de la mayor parte de las importaciones marítimas....y así sucesivamente; B) las necesarias medidas de apoyo, los estí - mulos que se arbitren, deben ser -y esto no es específico del - sector-selectivas, acompañar un seguimiento de su utilización y efectos temporales y previamente valorarlas en términos de coste de oportunidad; eso implica por ejemplo supeditar, en el caso de las existentes, su concesión al cumplimiento de ciertos requisi - tos respecto a tamaño de empresas, aportación efectiva de elemen - tos propios en el riesgo empresarial (recursos propios, hoy no exigidos de hecho, en el caso del Crédito Naval), control de la marcha de esas empresas beneficiarias en tanto lo sean (audito - rias...), concesión de estímulos (no generalizables) a aquellos subsectores que se entienda deben promocionarse (caso típico del cabotaje peninsular, por ejemplo) por existir interés social en ellos, porque se trate de vencer algunos obstáculos para que el mercado pueda operar adecuadamente, o simplemente, por tratarse de problemas "de entrada" (caso de las líneas regulares exteriores

donde además de un posible aumento del importe de las Primas procede una mejora en su distribución limitando su disfrute a algunas empresas y período de tiempo). En todo caso, debe suprimirse cualquier política de protección al producto y en su caso, adoptar medidas que incidan sobre el coste de los factores que se ha demostrado menos distorsionante en las experiencias histórica y actuales comparadas.

32.- ¿Qué posibilidades tiene la política económica?. Depende de qué política se trate y de los objetivos que se persigan, lógicamente. De entrada es conveniente - remarcar la necesidad de la política económica frente a opciones que pudieran ver en "el mercado" y la consecuente no beligerancia del sector público a la solución de los problemas planteados. Como se ha dicho, la imperfección del llamado mercado libre o internacional es enorme en el subsector de línea regular (Conferencias), pero también es grande en el de graneles sólidos y líquidos, con una fuerte concentración adicional del lado de la demanda en algunos de ellos (multinacionales del petróleo); por otra parte, y como se ha visto, existe una amplia difusión de las prácticas restrictivas a la competencia por parte de países y, a veces, bloques. En términos más generales, las limitaciones al despliegue del mercado competitivo de su función de asignación óptima de recursos al no concurrir algunas de sus condiciones (rendimientos no crecientes, ausencia de efectos externos y de bienes públicos...), al no producirse en intervalos de variación marginales, no existir mercados para todos los bienes (presentes y futuros) y sobre todo, no aceptarse las consecuencias y dictados del propio mercado (el famoso "caiga quien

caiga") (15), hacen inviable al "mercado" como instrumento de asignación óptima de recursos en el sector. A los anteriores, únase la especial connotación que la Marina Mercante posee en la mayoría de los países (auxiliar de la Marina de Guerra, -- abastecimientos estratégicos, garantía frente a discriminaciones en el transporte contra su comercio exterior...). En fin, Los propios afectados la reclaman aunque su idea del contenido sea distinta a la aquí expuesta (16).

33.- La afirmación de que la política de intervención y protección llevada a la práctica condujo a resultados negativos -conclusión básica de esta investigación- no implica obviamente que toda intervención lo sea. Si el mercado no posee las características que le hagan posible desempeñar su papel en la consecución del óptimo, parece que dicho objetivo - habrá de conseguirse mediante el diseño y puesta en práctica - de una adecuada política económica que, ya se vió, no supone - necesariamente aumentar la intervención sino corregir cualitativamente la forma y objetivos de la misma.

34.- Las posibilidades de actuación del Estado en el sector son enormes no sólo por la dependencia que - de él tiene en materia de financiación o en la regulación del acceso y uso de otros insumos, sino a través de la presión que puede ejercer vía empresas públicas (acuerdos de prestación de servicios, fomento de la competencia...), y mediante su papel como demandante de servicios de transporte, instrumento éste - de cierto alcance (sobre todo en los momentos actuales) que - irá teniendo menor incidencia a medida que el sistema obtenga -

mayores grados de libertad.

3.3.-- Una digresión: sobre el proteccionismo en la Marina Mercante Española.

La teoría del comercio internacional suele referirse al transporte para incluirlo entre los axiomas del modelo simple de comercio internacional considerando que "... no hay barreras al comercio en forma de costes de transporte, información y comunicaciones" (17); los efectos que puede acarrear la existencia de tales restricciones podrían interpretarse en última instancia de forma similar a los de cualesquiera otras restricciones al comercio (a través de aranceles, restricciones cuantitativas, etc.)

Cuando se habla de proteccionismo, la doctrina resuelve drásticamente sobre su inconveniencia (manteniendo que, en última instancia, se trata de una opción social), aceptando de manera más o menos explícita su aprobación a los supuestos de la "industria naciente" refiriéndose con ello a aquellas industrias recién instaladas que aún no han alcanzado el nivel de producción que le permite beneficiarse de las economías de escala asociadas a mayores niveles de producción. En relación con la protección acordada para esas industrias no es un tema menor la decisión de la forma en que se realiza o los instrumentos que se empleen: "... un préstamo con garantía pública, una desgravación fiscal o un subsidio pueden ayudar a la industria naciente con un coste social menor de lo que supondría el arancel protector" (18) o, cabe añadir, de cualquier otra restricción que impida o limite el comercio.

Los efectos del arancel (y toda protección es transformable en un tipo de éste) se traducen en: a) un efecto consumo consistente en la reducción asociada al mismo, b) un efecto protección, positivo, por el que los productos aumentan el volumen de producción, c) un efecto renta, aumentando los ingresos públicos y d) un efecto redistribución a favor de los productores y en perjuicio del consumidor, que ve mermado su excedente (19). Pero el enfoque crítico librecambista olvida las condiciones del mercado real, que priva de libertad a factores y productos.

En la bibliografía internacional o, mejor denominada, en los frecuentes artículos aparecidos en revistas relacionadas con el transporte marítimo, cuyo porte es, a menudo, más ideológico que técnico, es sistemática la denuncia de los efectos nocivos de la protección (20). Tales críticas han de sufrir sucesivos refinamientos y limitaciones cuando pasan ya a publicaciones más técnicas (21).

Un descenso mayor a la realidad nos sitúa en un capitalismo -el español-, gestado y desarrollado en la protección como expresión de un fenómeno más amplio -cuyo estudio está ya bastante avanzado (22)- de nacionalismo económico que incorpora también ideas de fomento de la actividad nacional y lleva a parecido terreno el lema de la intervención estatal en la economía.

El comportamiento estudiado de los empresarios españoles tiene mucho que ver con lo que relatara ESTAPE (23) sobre la eterna cantinela del "liberalicemos los inputs y protéjame el producto", de tanta tradición en la burguesía espa

ñola. Y si el debate sobre el librecambio y proteccionismo posee tantos tintes ideológicos como señala PRADOS (24), aquí han aparecido junto a muchos elementos de este género, algunos más "técnicos".

Del análisis realizado en los correspondientes apartados se infiere la singularidad del caso de la Marina Mercante española respecto a las prácticas proteccionistas internacionales en el sector así como respecto a las prácticas del mismo tipo para otros sectores de la economía española; porque el proteccionismo se da efectivamente (y de forma más intensa con la crisis) en el mercado mundial; pero apenas existen países, entre los significativos en asuntos marítimos, donde se aplique tanto y de tal manera la filosofía proteccionista como en España, por más que la protección ejercitada por países vecinos como Francia e Italia no se halle muy lejana; porque, aun cuando el proteccionismo e intervencionismo se hayan dado como rasgos prácticamente generalizados de la política económica española posterior a 1960 (antes carece de sentido hablar de esto en el mundo autárquico - que se vivía) a pesar de la liberalización que se produce entonces, lo acaecido en la Marina Mercante representa uno de los supuestos de subsistencia de la intervención y protección, de mayor alcance.

En la polémica sobre los efectos del proteccionismo parece claro que el caso de nuestro sector debe incluirse entre aquellos ejemplos en los que tales efectos no han sido positivos (en términos sociales), aunque otra cosa pueden decir los subsectores beneficiados; el proteccionismo, ya se sabe, no

es neutral: se protege a unos a costa de otros, y si ésto es vá lido en general, en el sector hallamos ejemplo bien concretos - de ello; porque se protege a la construcción naval a costa de al gunos subsectores de la Marina Mercante y a ésta a costa de los consumidores (a través de un mayor precio final de los productos transportados en bandera española) y de los contribuyentes (que ha de sufragar los apoyos concedidos).

Ya se ha visto lo poco que dió de sí tal sistema y el lastre que supone a la hora de modificar la situación; sucede aquí como en el caso de la liberalización practicada con el llamado Plan de Estabilización: que la existencia pasada de - un sistema tan intervenido -y la protección es una forma de in tervención- fue el mayor lastre con que hubo de enfrentarse la - economía posteriormente (25); en un intento de hacer más plásti ca la transmisión de lo sucedido, puede decirse que aquel siste- ma hizo que los empresarios estuviesen más pendientes del Esta- do, de los privilegios que pudiesen obtener de él de muy diver- sas maneras, que del abandonado negocio naviero; con los efectos que ésto acarrea.

NOTAS DEL CAPITULO XIX

- 1.- Cfr. CARRERO BLANCO, L., "Función de la Marina Mercante ..." o.c., pg. XIII. También, SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estudios sobre Marina Mercante y Pesca" (Conferencias pronunciadas por personal de la misma), Madrid, 1.950.
- 2.- Véase AZQUETA, Fernando de, "En torno al Crédito Naval", Rev. "Oficema", marzo de 1.957
- 3.- Entre otros, PERI JUNQUERA, P., "Los problemas ...", o.c.
- 4.- Sobre este particular, véase ULLASTRES, Alberto, "Discurso ..", o.c.; también SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE, "Estadísticas de Mercancías ... 1.957, pgs 7 (respecto a los operados por armadores españoles pero pertenecientes a Banderas de Conveniencia) y 11 (respecto a nacionales).
- 5.- Véase BARREDA, Carlos, "La empresa naviera española...", o.c.
- 6.- En realidad se trata de no haber hecho hincapié en ello, más que otra cosa.
- 7.- Tal presencia se dió marginalmente en los años cincuenta y representaba fundamentalmente casos de operación de buques de aquellas Banderas, no de "traslado de buques con matrícula nacional a una Bandera de Conveniencia. Véase S.A.M.M., "Estadísticas de Mercancías ...", años 1.955 a 1.959; también - cfr. INZA y TUDANCA, Carlos de, "Transportes", en la obra colectiva "Estudios sobre la Unidad Económica de Europa", - Tomo VIII, Madrid, 1.959, pg. 736: "... no son una excepción los navieros españoles ...; a las 283.000 toneladas de petroleros registrados ... hay que añadir una cantidad importante de buques de esta clase (y) propiedad (de españoles) ... en pabellones de complacencia".
- 8.- Véase "supra", nota 4.
- 9.- Tras los diversos intentos realizados, a la cabeza (interesada) de los cuales se situaba Francia, la información reciente (verbal) informa de la inmediata elaboración de programas de política comunitaria de transportes marítimos. -- Véase HURKE, R. "Shipping policy in the European community" HANSA, 115, nº 24, Hamburgo, 1.978, especialmente pgs. 2033 y sts.
- 10.- Cfr. MINISTERIO DE TRANSPORTES, "Libro Blanco ...", o.c. pg. 105. También en BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA, "La economía de la Comunidad Económica Europea", Madrid 1.979, pg. 60. No suscribimos, sin embargo, lo del control y reserva de las mercancías beneficiadas de Créditos Oficiales a la Exportación.
- 11.- Véase, O.C.D.E., Informe anual sobre "Transportes Marítimos" correspondientes a los años 1.977 a 1.979.
- 12.- Cfr. MINISTERIO DE TRANSPORTES, "Libro Blanco ...", o.c., - pg. 60
- 13.- Cfr. BELTRAN, J., y SANCHEZ BLANCO, V., "El transporte ante la integración de España en el Mercado Común", "El País", - miércoles, 24-XII-1.980
- 14.- Parecida es la posición de PINACHO, J. "Los transportes marítimos ¿proteccionismo o libertad?", conferencia pronunciada

- en el Primer Congreso Iberoamericano de Ingeniería Naval, Madrid-Sevilla, Mayo 1.978.
- 15.- Cfr. SEGURA, Julio, "El cambio económico frente a la crisis desde una perspectiva comunista", "Papeles de Economía" n.2, pgs. 46 y 47; también, GAMIR, L. "Algunas ideas sobre el intervencionismo, la empresa pública y la economía de mercado", en la obra "Política Económica de España", tomo I pgs. 502 y sts.
 - 16.- Declaraciones que recoge OVIES, J.A., en "Sábado Gráfico", 15-X-78.
 - 17.- Cfr. HELLER, R.H., "Comercio internacional, teoría y evidencia empírica", Tecnos, Madrid, 1.978, pg. 20.
 - 18.- Cfr. Ibidem, pg. 155
 - 19.- Cfr. Ibidem, pg. 156-7
 - 20.- MOYER, Charles, "Maritime subsidies: problems, alternatives and trade off", Journal of Industrial Economy, Sept. 1.977
Frente a intentos opuestos empeñados en la defensa de la protección: véase JEANNENEY, J.M., "Un nuevo proteccionismo", Madrid, 1.980.
 - 21.- Véase VANAGS, A.H., "Flag discrimination ...", o.c.
 - 22.- En el que han desempeñado una importante labor los profesores GARCIA DELGADO, MUÑOZ, ROLDÁN, y SERRANO, con obras de las que hemos citado ya algunas en otras partes de este -- trabajo.
 - 23.- Véase ESTAPE, Fabián, "Ensayos...", o.c.
 - 24.- Cfr. PRADOS ARRARTE, Jesús, "Tratado de Economía Política", volumen V, "Macroeconomía III", Facultad de Derecho, U. Complutense, Madrid, pg. 273; de especial interés es el apartado dedicado a explicar los argumentos proteccionistas, -- pgs. 295 a 311.
 - 25.- Cfr. GAMIR, L. "Algunas ideas ...", o.c., t. I, pg. 508 a 511
Sobre el intervalo "liberalizador" 1.959-63, coincide también la opinión de ROS HOMBRAYELLA, J., "Política económica española (1.959-1.973)", Ed. Blume, especialmente pgs. 29 a 37. Ya se vió (cap. IX y XIV) que dicha liberalización apenas rozó al sector.

422 05

APENDICES
=====

1423

APENDICES

I.- RELACION DE DISPOSICIONES, MAS IMPORTANTES EN LA DEFINICION DE LA POLITICA SECTORIAL (POR MATERIAS Y CRONOLOGICAMENTE).

II.- FUENTES CONSULTADAS.

a) Periodicos y Revistas utilizadas

b) FUENTES

III.- ABREVIATURAS

IV.- TIPOS DE CAMBIO EMPLEADOS.

APENDICE I.- RELACION DE DISPOSICIONES MAS IMPORTANTES EN LA
DEFINICION DE LA POLITICA SECTORIAL : MATERIAS

- GENERALES
- DERIVADAS DE SITUACIONES BELICAS (AÑOS 40)
- INVERSION EXTRANJERA EN EL SECTOR
- ADMINISTRACION MARITIMA
- QUE RESULTAN DE LA PECULIAR RELACION EXISTENTE CON
EL SECTOR CONSTRUCCION NAVAL
- PRIMAS A LA NAVEGACION, A LA CONSTRUCCION Y DESGRA--
VACION FISCAL
- CREDITO NAVAL
- MERCADO DE TRABAJO
- PUERTOS
- COMBUSTIBLES
- FISCALES
- EMPRESAS PUBLICAS, INTERVENIDAS Y SUBVENCIONADAS
- ACUERDOS INTERNACIONALES
- FLETES Y PRECIOS
- PETROLEO Y LINEAS REGULARES
- CABOTAJE
- DIVERSAS

GENERALES

- D.L. 21-VIII-25 Primas a la Navegación y construcción Naval
- D.L. 26-V-43 Texto Refundido de las Leyes de Protección a la Construcción Naval. (Ref. 825).
- O. 7-VII-54 Se crea una Comisión interministerial para elaborar Memoria Justificativa a la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante.
- L. 12-V-56 Sobre protección y renovación de la flota. (Ref. 754)
- D. 28-IX-56 Vigor transitorio de disposiciones. (ref. 1443)
- D. 15-III-63 Deroga varias disposiciones. (Ref. 624 y rectific. 742)
- O. 19-III-63 Libertad de Contratación de Fletes. (Ref. 743)
- O. 16-XI-63 Facultad de autorizar transportes de mercancías de O. 15-III-63, de buques extranjeros.
- L. 28-XII-63 I Plan de Desarrollo, (refe. 2468).
- L. 4-IV-70 Protección al Tráfico Internacional, (Ref. 583)
- Ley del Plan de Desarrollo. (Ref. 1122 y 1405)
- D. 31-X-75 Control Naval de Actividades Marítimas en período de crisis o tensión internacional. (Ref. 2265).
- D. 21-V-76 Concurso para la Construcción de Buques. (Ref. 1125) Decreto 1285/76.
- D. 21-V-76 Declara de interés preferente el Sector, Real Decreto 1286. (Ref. 1131)
- D. 29-X-76 Empresas Comprendidas en el sector de interés preferente.
- B.O.E. 5-XI-76
- B.29-I-77 Ministerio de Industria. Concurso del "Millón de toneladas" cumplimiento del D. 21-5-76 que así lo establece. (R. 1125/76). (R. 294)
- D. 24-II-77 Aceptación de la quinta propuesta del Real Decreto 1285/76. (Concurso millón T.R.B.).
- D. 9-XII-77 Abanderamiento: uso provisional del pabellón nacional por buques extranjeros y, extranjeros, por nacionales. (R. 2741).
- D. 27-I-78 Declaración de interés preferente: nuevo plazo de solicitud de beneficios del D. 21-5-76.
- R.D.

1426

- R.D. 29-9-78 Modifica Real Decreto 3327/77 sobre abanderamiento de buques.
- O. 25-1-79 Ministerio de Transportes y comunicaciones, B.O.E. 3-2-79. Abanderamiento: normas complementarias sobre uso provisional del Pabellón Nacional por buques extranjeros y de Pabellón extranjero, por buques españoles. (R. 345)
- R.D. 6-7-79 Ministerio de Transportes y Comunicaciones, B.O.E. 13 y 14 del 9 del 79. Marina Mercante: nuevo plazo para solicitud de beneficios del Real Decreto 21-5-76, sobre declaración de interés preferente del sector. (R. 2237)

DERIVADAS DE SITUACIONES BELICAS (AÑOS 40)

- D. 27-X-36 Incautando buques rapidos. Militarización de los mismos.
 (R. 1685).
- O. 16-XII-36 Se crea un consorcio Nacional de la Marina Mercante. - -
 (R. 1889).
- L. 2-III-38 Intervención de todos los buques por el Gobierno. Prohibi
 ción de abanderamiento o enajenación a extranjeros. -
 (R. 223).
- O. 2-III-38 Intervención de buques que se indican (R. 224).
- O. 2-IV-38 Interviene otros buques.
- O. 18-II-39 Incautaciones de Burques mercantes. (R. 203)
- O. 25-V-39 Devolución de los buques requisados. (R. 602).
- O. 24-VIII-39 Devolución de requisiciones. (R. 1049).
- O. 23-II-40 Establece el Seguro obligatorio de Guerra (R. 373)
- O. 25-II-41 Crea la Comisión de excusa. (R. 398).
- O. 27-V-41 Requisiciones. Normas para buques. (R. 958).
- O. 31-VII-41 Tarifas del seguro de Guerra. (R. 1408)
- O 23-III-44 Tarifas del seguro de guerra. (R. 496 y 523 rectific.)
- O. 16-XII-44 Tarifa del Seguro de Guerra. (R. 1776)
- O. 22-V-45 Reduce tarifas del Seguro de Guerra en en 75%. (R. 690)
- O. 8-VI-45 Seguro de guerra. Liquidación del consorcio. (R. 797).

INVERSION EXTRANJERA EN EL SECTOR

- D.L. 27-VII-59 Inversión del capital extranjero en navieras. (R. 1032).
- D. 24-XII-59 Cumplimiento del Decreto Ley de 27-7-59, sobre aportación del capital extranjero. (R. 1881).
- D. 10-II-66 Participación en capital extranjero. (R.316)
- D. 31-X-74 Ley de inversiones extranjeras, texto refundido, disposición final primera. (R. 2259).
- D. 19-6-75 Inversiones extranjeras: determinación disposiciones de rogadas, modificadas y vigentes. (R.1405).

ADMINISTRACIÓN MARITIMA

- D. 12-III-37 Creando la dirección de Tráfico Marítimo. (R. 270)
- D. 7-X-41 Crea la Inspección de Buques mercantes. (R. 1986).
- D. 25-X-41 Crea el Consejo Ordenador de Marina e Industrias Marítimas.
(R. 1987 y 2159 rectf.)
- O. 20-II-42 Estadística de fletes y seguros. (R. 325).
- L. 19-II-42 Crea la Subsecretaría (R. 368).
- L. 22-VII-42 Modifica créditos presupuestarios del M^o Marina e Industria,
tras crearse la Subsecretaría. (R. 1302).
- D. 24-VII-42 Reglamento Consejo Ordenador. (R. 1449)
- O. 9-X-42 Recopilación de la Legislación Marítima (R. 1597).
- O. 13-X-42 Traspaso de servicios a Subsecretaría. (R. 1712)
- O. 6-XI-42 Suscripción a la nueva legislación marítima. (R. 1770).
- O. 4-XII-42 Organiza Subsecretaría. (R. 1980)
- O. 15-I-45 Modifica nombres que no están en castellano.
- Convenio 6-III-1948, B.O.E. 6-VI-62. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. (R. 1023).
- D.L. 19-VII-51 Crea y modifica Ministerios (R. 845).
- D.L. 26-X-51 D.Gral de Industrias Navales. Crea y modifica la dependencia del organismo. (R. 1257).
- O. 2-II-53 Fija la competencia de la Dirección General de Industrias Navales. (R. 147)
- O. 20-VII-53 Formación de Estadística de Construcción Naval a cargo de la Dirección General de Industrias Navales (Delegada del I.N.I.). R.1009).
- O. 2-VIII-56 Dispone la formación de la estadística de tráfico Marítimo R. 1231).
- circular 28-XII-56 Estadística de Tráfico Marítimo - fletes Normas.

1420

- O. 31-III-60 Programas de Ordenación de las inversiones. Lo aprueba para 1.960. (R. 519).
- O. 11-VII-63 Reorganiza la Subsecretaría. R. 1468).
- O. 17-I-64 Reorganiza Dirección General de Buques. (R. 694).
- O. 25-I-64 Consejo ordenador de transporte y comunicaciones Marítimas (R. 508).
- 4
- O. 9-VII-66 Reglamento Consejo Ordenador. (R. 14422).
- O. 25-XI-71 Reestructuración Secretaría General Técnica del Mº de Comercio.
- O. 30-III-78 Subsecretaría Marina Mercante: Denominación, estructura y funciones, arts. 8 a 10.
- O. 23-I-79 Comisiones interministeriales: composición y funcionamiento de la comisión de Política Marítima Internacional. (R. 709).
- O. 23-I-79 Comisiones interministeriales: Composición y funcionamiento de la de Política Marítima Internacional. (R. 989).
- R.D. 3-X-80 Reordenación de los ^Urganos competentes en materia de pesca y Marina Mercante. (R. 2205).

QUE RESULTAN DE LA PECULIAR RELACION EXISTENTE CON EL SECTOR
CONSTRUCCION NAVAL

- D. 20-V-36 (Gaceta 30-V-36). Recargo arancelario a la importación de buques. (R. 1069).
- O. C. 7- VI- 38 Normas para utilización o desguace de buques. (R. 634)
- O. 6-X-38 Protección a la industria naval para construcción de buques para el extranjero. (R. 1253).
- L. 27-II-39 Constitución de hipoteca sobre buques nacionales. (R. 228).
- O. 21-VI-39 Crea la rama de Construcción naval. (R. 894)
- L. 5-IV-40 Autoriza a adquirir buques en el extranjero. (R. 611)
- O. 15-III-41 Se declaran de carácter preferente todos los suministros con destino a construcciones navales civiles. (R. 542)
- O. 7-V-41 Documentos que han de acompañar a los proyectos de buques. (R. 834).
- O. 14-X-42 Declara de interés nacional la industria de Construcción Naval. (R. 1657)
- O. 3-VIII-43 Documentos para construcción de buques de pasajeros. (R. 1147)

- O. 26-IX-44 Exportación buques menores de 500 Tm. (R. 1424)

- 8-V-47 Recargo, para el fondo de retorno, a la Importación de maquinarias, aparatos y vehículos. (R. 717).

- O. 20-II-60 Delega facultades de estimación del valor del buque. (R. 291)

- D.L. 23-VI-60 Prorroga plazo para modernizar industrias de Construcción Naval. (R. 918)

- O. 1355/62 (B.O.E. 23-VI-62). Suprime nota complementaria cap. 89, Arancel.

- O. 5-III-66 Desguace de buques. (R. 484).

- O. 26-VII-67 Bases para la acción concertada de industrias navales. (R. 1470)

- O. 23-X-67 Acción concertada: normas para industrias navales. (R. 2032).

- O. 15-XI-67 Acción concertada: Redescuento Banco de España. (R. 2181).

- O. 25-I-68 Acción concertada: Prórroga plazo 3 meses para acogerse. (R. 203)

- O. 3-VII-68 Crédito para construcción y renovación de la flota
1.968-69. (R. 1199. 1429 Rectificación).

- O. 13-VIII-68 Prorroga plazo en acción concertada hasta el 30-IX-68.
(R. 1524).

- O. 21-VII-69 Tipos de interés del B. de España. (R. 1378).

- O. 21-X-71 Acción concertada de industrias navales, realización
de proyectos de investigación. (R. 1953).

- O. 7-III-74 Importación de buques para líneas transoceánicas, fran
quicia arancelaria. (R. 656/74).

- O. 28-X-77 (Presidencia). Medidas sobre reestructuración de cons
trucción naval. (R. 2421).

PRIMAS A LA NAVEGACION, A LA CONSTRUCCION Y DESGRA-
ACION FISCAL.

- D. 30-VI-1939 M^{re} Industria y Comercio. Primas a la navegación y construcción naval. Abono de las correspondientes a 1.936 y 1.937. (R. 775).
- D. 23-XI-39 Liquidación de primas a la navegación 1.938. (R. 1821)
- D. 20-XII-39 Suspende primas a la navegación. (R. 18/40).
- L. 5-V-41 Primas a la navegación y construcción naval. Prorroga y modifica R.O.L. de 21-VIII-25 y su reglamento 6-IX-25. (R. 897).
- D. 24-VIII-42 Reglamento para aplicar las Leyes de protección a la Construcción Naval. (R. 1448).
- D. 12-IV-46 Primas a la navegación y Construcción Naval. (R. 767).
- L. 23-XII-48 Se restablecen las primas a la Navegación. (R. 1546).
- D. 22-VII-49 Reglamento de Primas a la Navegación. (R. 994).
- D. 27-XII-49 Primas a la Construcción Naval. Constancia de que el Director o Jefe de Astilleros es Ingeniero Naval. (R. 47/50).

- O. 12-II-1953 Modificación de las primas de la Navegación. Suprime
art. 9 y modifica el 15-3 del reglamento.

- O. 10-I-58 Valor prima a la Construcción en 1.957. (R. 119).

- O. 19-XII-58 Cuantía de primas a la Construcción Naval en 1959.
(R. 35/59).

- D. 29-I-59 Reglamento de primas a la Construcción. (R. 188).

- L. 94/1959 Establece desgravación fiscal a la exportación.
23-XII (R.O.E. del 28)

- O. 23-V-60 Cuantía de Primas a la Construcción en 1.960.
(R. 855).

- O. 21-X-63 Concesión de primas a la Construcción. (R. 1954)

- D.L. 3-X-66 Ordenación económica; desgravación fiscal para ar-
madores. (R. 1.795).

- O. 15-X-66 Entrega de buques por astilleros a armadores nacio-
nales; desgravación fiscal. (R. 1.874).

- O. 16-XI-66 Construcción de buques, base desgravación fiscal.
(R. 2049)

- L. 5-IV-68 Presupuestos del Estado. Fijación anual de las Primas a la Construcción. (R. 676).

- O. 1255/1970 Desgravación Fiscal.
de 16/IV

- O. 16-IV-70 Desgravación fiscal a la exportación.

- O. C. 24-V-71 Desgravación fiscal a construcción de buques para armadores españoles. (R. 1209).

- O. 9-II-76 Desgravación fiscal a exportaciones y provisiones nacionales de buques despachados al extranjero. (R.331)

- O. 8-VI-77 Fija el valor de las primas a la Construcción Naval para 1.977. (R.1257).

- O. 11-XII-78 Primas a la Construcción Naval: fija el valor para 1.978. (R. 2745).

- O.C. 15-II-79 (D. Gral Aduanas e Impuestos especiales). Desgravación fiscal: a la exportación de mercancías y a la construcción de buques con destino a armadores nacionales. (R. 679).

- O. 12-IX-79 (Mº Industria y energía, B.O.E. 20-IX-79). Primas a la construcción naval: fija su valor para 1.979. (R. 2272).

- O. 21-I-80 (Mº Industria y energía B.O.E. 30-I-80). Primas a la construcción naval: fija su valor para 1980. (R.215).

1437

- D. 2971/1980 (B.O.E. del 23). Desgravación fiscal a los remolcadores para mercado interior.
de 12-XII

- O. 15-XII-80 (Mº Industria y energía, B.O.E. 17-XII-80). Primas a la construcción naval: complementa orden 21-I, sobre fijación de un valor para 1980. (R. 2756).

CREDITO NAVAL

- L. 16-III-39, Crea el Instituto de Crédito a la Reconstrucción Nacional (R. 331)
- L. 2-VI-39 Establece el Crédito Naval (R. 646)
- D. 27-VII-39 Reglamento del I.C.R.N. (R. 900/39)
- D. 15-III-40 Reglamento del Crédito Naval, (R.502)
- L. 24-I-41 Emisión de Cédulas de I.C.R.N. (R.203)
- D. 21-VII-41 Crédito Naval. Préstamos para obras simultáneas en un — buque. (R.1331)
- D. 17-I-42 Comienzo de construcción de Buques nuevos con auxilio de Crédito Naval. (R. 152)
- L. 24-VI-42 Cédulas de Crédito Naval. Modifica Ley de 24-I-41, (R.992)
- L. 10-XI-42 I.C.R.N. Dependencia. Modifica art. 5 y 10 de su Ley. (R. 1857).
- D. 11-XII-42 Aclara art. 12 del Reglamento Crédito Naval. (R. 1989)
- L. 12-XII-42 Cantidades en presupuestos, intereses y amortización Crédito Naval. (R. 2087).
- D. 21-V-43 Crédito Naval. Modifica art. 15 del Reglamento de 15-III-40 (R. 821).
- L. 23-XII-48 Prórroga de la Ley 2-VI-39 de Crédito Naval. (R. 1551)
- D. 23-II-50 Crédito Naval. Comienzo de las obras en los préstamos para construir y modernizar buques. (R. 288).
- D.L. 26-X-56 Concesión de préstamos para el Instituto de Crédito Reconstrucción Nacional para ejecución de la Ley de Protección. (R.1590).

- L. 17-VII-58 Amplia Ley de 12-V-56 de Protección y renovación. Préstamos. Revisión de precio. (R. 1256).
- O. 15-IV-59 Préstamos para construcciones. (R. 558).
- O. 8-VII-59 Crédito Naval.
- O. 3-XII-60 Crédito Naval.
- O. 9-XII-60 Operaciones de Crédito Naval en 1962 y de 1.963 a 1967 - (R. 1702 y rectif. 1767)
- O. 10-I-62 Crédito Naval para la pesca.
- O. 18-I-62 Crédito Naval pesca.
- O. 4-4-62 Redescuento. Créditos a la exportación. (R. 729).
- O. 21-5-62 Crédito Naval para 1.963. (R. 997)
- O. 28-5-62 Normas a aplicar en materia de Crédito Naval para 1.963. (R. 1002).
- O. 16-X-62 Aclara la O. 28-V-62 de Crédito Naval. (R. 1849)
- O. 7-XI-62 Crédito Naval
- O. 14-2-63 Créditos para exportación de Buques. (R. 375)
- O. 31-7-63 Crédito Naval. Amplia préstamos para la construcción de Buques en 1.964. (R. 1612)
- O. 31-7-63 Autoriza Préstamos para la construcción de Buques con técnicas modernas. (R. 1613).
- O. 31-VII-63 Préstamos para modernizar buques, (R. 1614).
- O. 29-VIII-63 Propuestas de concesión de 1.964. (R. 1700).
- O. 29-VIII-63 Crédito Naval. Solicitudes de préstamos para modernización de buques mercantes. (R. 1701)
- O. 20-XII-63 Modifica la Orden 31-VII-63 de modernización. (R. 60)
- O. 14-I-64 Modifica art. 6º del Crédito Naval. (R. 211).
- O. 10-IV-64 Crédito Naval para 1.965. (R. 868).
- O. 6-V-64 Propuestas de Crédito para 1.965. (R. 1055 y rectif. 1136)

- O. 17-XII-64 Crédito Naval para 1966-67. (R. 2833/64 y rectif. 30/66).
- O. 17-II-65 Normas de tramitación de expedientes de Crédito Naval. (R. 370).
- O. 24-IV-66 Normas para la contratación de las Pólizas de buques acogidas al Crédito Naval. (R. 886).
- O. 20-X-66 Créditos a armadores nacionales. (R. 1898).
- O. 13-XII-66 Crédito Naval. Autoriza a Bancos Industriales a financiar buques para el mercado interior.
- O. 24-XII-66 Créditos Banco de Crédito a la Construcción. (R. 14/67).
- O. 7-II-67 Intereses del Banco de Crédito a la Construcción.
- O. 10-V-67 Autoriza a la Banca privada a financiar a los armadores.
- O. 15-VII-70 Créditos para construcción y renovación de la flota. (R. 1148)
- L. 19-VI-71 Organización y Régimen del Crédito Oficial.
- O. 27-I-72 Créditos para construcción naval en acción concentrada, - Prórroga de beneficios. (R. 217).
- O. 18-II-72 Créditos para construcción y renovación de la flota en - 1.972-73. R. 313 y 430 Rectif.)
- O. 24-III-72 Tipos de interés para coeficientes de inversión. (R. 625)
- O. 24-III-72 Construcción Naval para mercado interior: financiación. (R. 636).
- O. 31-VII-72 Crédito para construcción y renovación de la flota. (R. - 1461).
- O. 22-II-73 Actividades prioritarias para crédito Oficial. (R. 434).
- O. 27-XII-73 Coeficiente inversión Bancos privados y Exterior. (R. 2378).
- O. 7-III-74 Créditos a astilleros. (R. 591, 657).
- O. 21-III-74 Desarrolla el D. 7-III-74.
- O. 26-VI-74 Modifica Orden de Crédito para construcción y renovación de la flota 1972-75. (R. 1270).
- O. 10-II-75 Fija coeficientes de inversión para la Banca privada. - - (R. 304).

- O. 21-X-75 Prorroga O. 31-VII-72 sobre Créditos para construcción y renovación de la flota. (R. 2187).
- O. 10-III-76 Fija los coeficientes de inversión para la Banca Privada.
- O. 30-VI-76 Créditos para construcción de la flota. (R. 1278).
- O. 2-VII-76 Buques con dificultades de financiación.
- O. 29-XI-76 Crédito excepcional para construcción de buques.
- O. 26-XI-76 En desarrollo del D.L. 8-X-76, sobre limitación de dividendos y otras rentas de capital.
- O. 23-VII-77 Modifica tipos de interés y coeficientes (1962).
- O. 23-VII-77 Modifica tipos de interés Banco de España. (1963).
- O. 23-IX-77, (M^a Economía) Modifica el tipo de interés del crédito oficial. (R. 2320)
- O. 31-X-77 Sube 3 puntos el tipo de interés del descuento Oficial. (Economía) 2693.
- O. 31-X-78 Medidas financieras de apoyo a la demanda de buques. - - (R. 2382).
- O. 29-XI-78 Construcción de Buques: financiación por el Banco de Crédito a la construcción. (R. 2652).
- L. 23-XII-78 Ayudas financieras al sector de Construcción Naval. (R. 2797).
- O. 1-VI-79 (M^a de Economía. B.O.E. 4-VI-79) Construcción Naval: Financiación por el B.C.C. de buques mercantes de tonelaje superior a 12.000 T.R.B. (R. 1442).
- R.O. 6-VII-79 (Presidencia, B.O.E. 20 de Julio). Construcción Naval: Prorroga Real Decreto 31-X-78, sobre necesidades financieras de apoyo a la demanda de buques. (R. 1784).
- O. 31-VII-79 Presidencia B.O.E. 4 t 6-VIII-79) Marítima Mercante: Revisión de valoraciones de buques a efectos de la percepción del crédito naval y primas a la construcción naval (R. 1951).
- R.O. 1-II-80 (Presidencia B.O.E. 13-II-80) Construcción Naval: medidas financieras de apoyo a la demanda de buques. (R. 338).

MERCADO DE TRABAJO

- O. 6-VII-36 Normas para la elaboración ~~por~~ las Delegaciones de Trabajo de un censo de personal de Marina Civil, embarcado y desembarcado, antes del 15-IX-36. (R. 1371).
- O. 1-IV-37 Ley Penal vigente, obligación de leerla. (R. 334).
- O. 7-IV-38 Deroga las bases de trabajo de 4-V-36. (R. 936).
- O. 2-VII-38 Crea el Instituto Social de la Marina. (R. 602).
- O. 31-X-39 Porcentaje sobre sobordo bruto superior por causa de la guerra. (R. 1597).
- L. 29-III-41 Reestablece la urgencia de diversas leyes penales y disciplinarias. Marina de Guerra y marina Mercante. (R. 672).
- O. 14-X-41 Entrega de sobordos en aduanas, en cabotaje. (R. 1869).
- O. 6-VI-43 Desembarco por sumarios. Modifica libreta inscripción. (R. 825).
- O. 31-III-44 Texto regulador del contrato de embarco. (R. 5505).
- O. 12-II-45 Participación tripulaciones. Deroga ordenes. (R. 282).
- O. 29-VII-46 Renovación periódica de las flotas de la cartilla de inscripción marítima. (R. 1241).
- O. 7-II-47 Aprueba el cuadro indicador del personal mínimo reglamentario de buques. (R. 2164).
- O. 1-V-47 Clasificación y régimen personal de la marina Mercante. (R. 641).
- L. 19-XII-51 Bases para establecer las condiciones de trabajo de la Marina Mercante. (R. 1531).
- O. 23-XII-52 Reglamentación Nacional del trabajo. (R. 64/53).
- Resolución 26-XI-55 Modelo Oficial de contrato de embarco. (R. 1649).
- L. 22-XII-55 Ley Penal y disciplinaria (R. 1741).
- O. 20-I-56 Regula las condiciones de trabajo de "a la parte". (R. 173).
- O. 23-III-56 Nuevos salarios, Aumento generalizado para muchos sectores especificados. (R. 517).

- O. 5-X-62 Crea el Sindicato Nacional de Marina Mercante. R. 1869 y 1948 rectif.
- O. 19-III-63 Títulos de enseñanza Marina Mercante.
- O. 14-VII-64 Cuadro de tripulaciones mínimas. (R. 1541)
- O. 5-IX-64 Amplía cuadro de tripulaciones mínimas (R. 2082).
- O. 23-III-66 Normas sobre plan de Estudios.
- O. 20-V-69 Ordenanza de Trabajo. (R. 1259).
- O. 25-XI-71 Inscripción marítima. (R. 2324).
- Certificado de Control de tráfico marítimo. Rf. 185/74.
- O. 9-VIII-74 Decreto sobre alumnos de Escuela marítima.
- O. 30-VIII-74 Texto refundido sobre Seguridad Social de los trabajadores del mar.
- 2 O. 15-IX-75 Prorroga artículo de tramitación de la O. 14-VII-64 sobre cuadro modificador de tripulaciones.
- O. 18-II-76 Registro de Personal profesional marítimo.
- O. 5-I-79 Obligación de llevar, como subalterno, en determinados buques, un patrón de cabotaje. (R. 138).
- O. 31-I-80 Aplaza exigencia del certificado de control de tráfico Marítimo para ejercer mando de buque. (R. 364.).

P U E R T O S

- D. 6-VII-66 Clasificación General de Puertos. (R. 1167).
- D. 12-XI-68 Tarifas por servicios indirectos en puertos.
- D. 14-V-66 Nomenclator y tablas de estiba de mercancías en las liquidaciones de fletes. (R. 753).
- D. 23-XII-55 Modificaciones de tarifas de servicios indirectos de puertos.
- D. 20-III-56 Tarifas de Servicios indirectos de puertos.
- D. 23-XII-57 Modifica el D. 23-XII-55, sobre tarifas de puertos. (R. 88/57).
- D. 4-VII-58 Tarifas Servicio de practicaaje.
- D. 22-VII-58 Tarifas servicios indirectos.
- D. 16-II-61 Tarifas de servicios indirectos de puertos.
- D. 6-IX-61 Clasificación general de puertos. (R. 1359)
- D. 10-I-63 Tarifas de servicios indirectos de puertos.
- D. 14-III-63 Tarifas de servicios indirectos de puertos.
- L. 28-I-66 Puertos, regimen financiero. (R. 140).
- D. 23-XII-66 Servicios especificos puertos: tarifas. (R. 145/67)
- L. 20-V-68 Junatos de puertos: Estatutos de Autonomia. (R. 1105)
- L. 26-IV-69 Ley de puertos.
- D. 11-II-71 Se aprueba tarifas del servicio de practicaaje.
- D. 21-VII-72 sobre tarifas portuarias.

- O. 11-VII-73 Tarifas de embarque, desembarque y transbordo en contenedores. (R. 1513)
- D. 28-XI-74 Decreto sobre Juntas Obras y Puertos.
- O. 9-XII-74 Modifica tarifa portuaria G-1, entrada y estancia de barcos. (R. 2542).
- O. 13-XII-74 Tarifas portuarias.
- O. 12-III-75 Incluye el puerto de Tarragona entre los petroleros. - - (R. 553).
- O. 4-V-76 Modifica anexo II de O. 23-XII-66 de tarifas por servicios generales de puertos. (R. 1107).
- Orden circular de la Dirección General de Puertos y Subsecretaría de la Marina Mercante, tarifas G. 1.F.
- O. 13-XI-76 Contenedores en regimen de transito internacional. Concier^{te} tos de abono de tarifas portuarias. (R. 2216).
- O. 30-VI-77 Juntas de Obras y puertos.
- Decreto 24-X-80 Reforma de la O.T. P.

1446

COMBUSTIBLES
=====

- + D. 27-VII-69 Modifica precios de carburantes. (R. 1041)
- 1-III-74 Se fijan precios a determinados carburantes y combustibles líquidos.
- 24-I-75 Nuevos precios de combustibles
- 25-II-77 Precios fuel-oil pesado para Marina Mercante fuera del área del Monopolio.
- 7-III-77 Modificación de precios de productos petrolíferos.
- O. 6-VI-80 (Mº de Industria y Energía, B.O.E. 7-VI-80).
COMBUSTIBLE: Precios de abastecimiento para navegación marítima y área en Canarias, Ceuta y Melilla. (R. 1260)

FISCALES

- L. 16-XIII-40 Reforma Tributaria. (R. 2093)
- D. 29-III-41 Imposición Derechos Reales. Aprueba texto refundido de la Ley, Reglamento y Tarifa del Impuesto. (R. 739)
- D.L. 5-V-41 Texto refundido del Impuesto de Transporte por mar, aéreo y de salida y entrada en frontera. (R. 931).
- O. 19-VI-41 Valoración de buques en transmisiones. (R. 1152)
- O. 20-VIII-42 Transmisión de buques. (R. 1371)
- L. 12-XII-42 Modifica D. 5-V-41, sobre impuesto de transporte por mar, aéreo y a la entrada y salida en fronteras. (R. 2070)
- O. 17-IV-43 Fondos amortización extraordinaria de flota. (R. 609)
- L. 17-VII-45 Arbitrio Municipal sobre producto de Cías. de Navegación. (R. 1022)
- O. 23-V-47 Cambio de dominio de buques mercantes. (R. 895)
- O. 19-X-50 (B.O.E. 4-XI-50). Contribución Industrial. Aprueba tarifas y tablas de exenciones. (R. 1275)
- L. 17-VII-53 Transmisión de buques a extranjeros: exención de impuestos de Derechos Reales. (R. 932)
- L. 27-XII-56 Impuesto de Toenala. Manteniéndolo y perfeccionándolo. (R. 190/57).
- O. 11-VI-57 Vigilancia de buques de escala fija que hagan comercio de Importación a efectos de Renta de Aduanas. (R. 844)
- O. 14-VI-57 Impuestos sobre el petróleo de transportes interiores y vehículos de tracción mecánica. (R. 882)
- O. 5-VIII-58 Exención impuesto Derechos Reales a Transmisión buques a extranjeros. (R. 1406 y 1496)
- O. 25-XI-59 Impuesto de Sociedades: Desgravación indemnizaciones de seguros por siniestro de buques (R. 1696)
- O. 14-IX-64 Fondo extraordinario de reparaciones beneficios fiscales. (R. 2071)
- O. 23-II-65 Coeficientes máximos de amortización de buques.

1448

- O. 6-III-65 Bajas de buques, beneficios. (R. 542- 648 Rectificación).
- C. 10-V-66 Impuesto de Transmisiones patrimoniales en escritura de embargo de buques. (R. 1022)
- O. 12-XI-76 (B.O.E. 13-I-77). Inversiones. Apoyo fiscal. (R. 68/77)

EMPRESAS PUBLICAS, INTERVENIDAS O SUBVENCIONADAS

- O 22-V-38 Normas para ceder a compañías Navieras algún buque de las que administra la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales. (R. 564).
- O. 26-VI-39 Transmediterranea. Vigor del contrato con el Estado de 8-IV-31. (R. 751).
- O. 30-XII-40 Transmediterranea. Liquidación de cantidades por subvenciones. (R. 89/41)
- O. 30-V-41 Organiza la Gerencia de Buques Mercantes para servicios Oficiales. (R. 1104)
- O. 17-IX-41 Liquidación del contrato con Transatlántica (R. 1614).
- L. 7-V-42 Incremento, participación I.N.I. (. 52).
- O. 22-VI-46 Transmediterranea. Régimen de subvención, modifica Orden 26-6-39, R. 932)
- O. 29-9-43 Cesá del Consejo de incautación de Transatlántica, (R.1406 y 1.416 rectf.)
- O. 26-VI-45 Tarifas de la Transmediterranea. (R. 1169)
- O. 8-III-47 Transfiere al I.N.I. los buques de la extinguida Gerencia y de los que pasan a su propiedad del Estado. (R. 368)
- O. 7-V-48 Normas sobre construcción y reparación de los buques de Transmediterranea,
- L. 22-XII-49 Liquidación de relaciones con el Estado de Transatlántica. (R. 1499).
- O. 23-11-51 Concurso para adjudicar los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares de Soberanía. (R. 1476).
- O. 22-2-52 Adjudica servicios de comunicación de Soberanía a transmediterranea. R. 382 y 402 rectf.)
- O. 27-11-53 Reserva de pasajes de Transmediterranea compete al Ministerio de Marina. (R. 1613).
- O. 10-II-56 Contrato (subvención) en servicio de línea YBARRA.

- B.O.E. 2-V-73 Suspende contrato con Cia. Trasatlántica.
- O. 9 -7-74 Tarifas Transmediterranea.
- O. 13-2-75 Denuncia del Contrato de servicios de comunicaciones de Soberanía con la compañía Transmediterranea. (R. 882).
- O. 28-X-77 Transmediterranea. Régimen de los servicios marítimos de Soberanía. (R. 2436).
- Transmediterranea. Establece la continuidad en la Gestión de los servicios marítimos de Soberanía, en las mismas condiciones, hasta el 1-1-78. (R. 635).
- O. 8-7-78 Transmediterranea: Régimen de prestación de Servicios de Comunicaciones marítimas. de interés nacional. (R.1723)
- O. 27-9-79 (Ministerio de Defensa) B.O.E. 4-X-79, Transmediterranea: Bonificación de las tarifas de pasaje al personal militar. (Ref. 2500)

ACUERDOS INTERNACIONALES

- C. 10-V-52 Embargo preventivo de buques, ratifica Instrucción II-IX-53 (B.O.E. de 5-I-54) (R. 23/54)
- C. 25-VI-59 Sobre facilidades para la navegación. Ratif. inst. 7-I-60 (B.O.E. 18-IV-60) (R. 603/60)
- C. 26-VI-59 Con Paraguay para adquisición de barcos. Ratificado Instrucción 7-I-60 (B.O.E. 18-IV-60) (R. 603/60)
- C. 5-IV-66 Sobre firmas de carga. Ratif. Instruc. 6-VI-68. (B.O.E. 10-VIII-68)
- A. 9-II-74 Hispano-bulgaro Comercio, Navegación etc.
- 12-XI-74 Diferencias comunicadas por España al Convenio para favorecer el Tráfico marítimo internacional (C. 9-IV-65) (R. 2355)
- C. 17-IV-75 Convenio España-Rumania
- C. 17-IV-75 Convenio España-Hungría
- C. 29-X-76 (B.O.E. 20-III-80) Convenio de la O.I.T., ratificado por Instrumento de 16-II-79 (Defatura del Estado). Marina Mercante. Vacaciones anuales pagadas de la gente del mar. (R. 651/80)
- A. 14-X-77 (Mº A. Exteriores. B.O.E. 30-IV-80). Acuerdo con México: Cooperación económica y comercial. (R. 964/80)
- C. 29-XII-79 (Mº Asuntos Exteriores B.O.E. 16-XII-80) MARRUECOS: Transportes Marítimos. (R. 2744/80)
- A. 12-V-80 (Mº de Asunt. Exteriores B.O.E. 26 y 27-V-80). CUBA: Entrada en vigor del Convenio Comercial 23-I-79. (R. 1169)
- C. 23-I-79 (Mº Asuntos Exteriores. B.O.E. 17-III-79) CUBA: Relaciones comerciales. (R. 774)
- A. 10-IX-79 (Mº Asuntos Exteriores B.O.E. 6 y 8-X-79) Costa de Marfil. Cooperación marítima. (R. 2411)
- A. 5-XII-79 (Mº de Asuntos Exteriores B.O.E. 29 y 30-V-80). GUINEA EQUATORIAL: transportes marítimos (R. 1191/80)
- B.O.E. 7-X-78 Enmiendas al Convenio 9-IV-65 para facilitar el tráfico marítimo internacional de 10-XI-77 (R. 2161)

FLETES Y PRECIOS

- O. 29-II-52 Tarifas de fletamento. (R. 376)
- O. 8-V-57 Modifica los fletes de varios productos de Importación (R. 658)
- O. 31-III-60 Modifica nomenclator y tabla para fletes. (R. 621).
- O. 24-X-66 Sobre repercusión de precios.
- O. 27-XI-67 Bloqueo precios. (R. 2233).
- D.L. 10-VIII-68 Política de Precios.
- O.L. 7-XI-68 Política de Precios.
- O.L. 9-XII-69 Política de rentas y precios. (R. 2208)
- D.L. 10-XII-69 Política de Precios.
- O. 10-II-70 Modificación tarifas transportes urbanos y ferrocarriles.
- O. 9-VI-70 Modifica tarifas de transporte (incluidas las marítimas).
- O. 18-XII-71 Precios. Ordenación por convenio. (R. 2252).
- O. 3083/73 de 7-XII-73 Composición y funcionamiento de la Junta Superior de Precios. (R. 2250)
- O. 1-IV-74 Fletes de grano y carne congelada en buques nacionales. (R. 759)
- O. 22-V-74 Desarrolla D.L. 30-XI-73. Política de precios.
- 1-VI-74 Fletes de transporte de petróleo crudo en buques nacionales. (R. 1147/74)
- O. 9-VII-74 Fletes línea regular península/canarias. (R. 1694)
- O. 4-IX-74 Fletes importación de café en buques nacionales. (R. 2027)
- D.L. 27-XI-74 Fletes marítimos: Pasan a regimen de precios autorizados.
- O. 7-IV-75 Política de precios.
- O. 8-IX-75 Fletes para importación de café. (R. 1841)

- O. 25-IX-75 Fletes para transporte de petróleo crudo en buques naciona_les. (R. 1936)
- O. 27-I-76 Fletes para transporte de petróleo crudo. (R. 233)
- O. 31-III-76 Fletes para importación de cereales-pienso en buques nacio_nales. (R. 700)
- O. 26-III-77 Fletes para la importación de petróleo crudo en buques na_cionales. (R. 857)
- O. 26-VII-77 Fletes para transporte de petróleo crudo en buques naciona_les. (R. 1811)
- O. 26-VII-77 (Mº de Transp. y Come.).
Fletes para la importación de cereales-pienso en buques na_cionales (R. 1809)
- O. 26-VII-77 Fletes para importación de carne congelada en buques mercan_tes nacionales. (R. 1810)
- 27-VII-78 Precios (B.O.E. nº 180 de 29-VII-78 y pág. 17815)
- O. 11-XI-80 (Mº transportes y Comunicaciones, B.O.E. 13-XI-80)
MARINA MERCANTE: Fletes para transporte de petróleo crudo en buques nacionales. (R. 2540)

PETROLEO Y LINEAS REGULARES.-

- D. 9-III-68 Régimen de autorización de Refinerías.
- D.14-V-71 Régimen refinería de petróleo del área de monopolio.
- D. 9-VIII-74 Decreto sobre fusión de Refinerías : RE pesa-Encada-Entasa.

LINEAS REGULARES EXTERIORES.-

- O. 17-XI-66 Registro inscripción líneas regulares ~ (R. 2049)
- O. 24-II-77 (B.O.E. 3-III-77) Protección a Líneas - exteriores regulares de Bandera Nacio--nal. (R. 463)

CABOTAJE

- R. D. 20-X-1917 Sobre descongestión y canalización del tráfico terrestre hacia el marítimo cuando sea más idóneo.
- R. D. 3-XI-1923 Autoriza cabotaje a buques extranjeros en circunstancias especiales.
- R. D. 3-XII-1923 Autoriza el cabotaje a buques extranjeros en circunstancias especiales.
- O. 27-IV-38 Fletes para el carbón asturiano. (R. 426)
- O. 11-I-40 Fletes máximos para transporte de carbón asturiano. (R. 84)
- O. 26-IV-40 Sobre distribución y transporte de carbón por vía marítima.
- O. 19-VI-42 Fletes para BREAS. (R. 984)
- O. 16-XII-42 Aclara aplicación de tarifas de máxima percepción a las líneas mancomunadas de cabotaje. (R. 2028)
- O. 6-II-43 Tarifas de Cabotaje. Se aprueban las tarifas. (R. 207)
- O. 8-XI-43 Modifica tarifas de O. 6-II-43 (R. 207). (R. 1470)
- O. 1-V-44 Modifica tarifa de fletes de O. 6-II-43 (de cabotaje, 207) (R. 692)
- O. 20-IX-44 Aclara la O. 6-II-43 sobre tarifas del carbón en cabotaje. (R. 1314)
- O. 20-IX-44 Rectifica tarifas cabotaje. (R. 1372)
- O. 16-V-46 Modifica fletes carbon de O. 6-II-43 de cabotaje (R. 851)
- O. 24-7-47 Cabotaje, modificación de tarifas. (R. 1013)
- O. 18-VIII-47 Concepto de Cabotaje Restringido; autoriza a efectuarlo a buques españoles de construcción extranjera. (R. 1227)
- O. 18-VIII-47 Autoriza a efectuarlo a barcos extranjeros que hayan realizado gastos de reparación de 1, 2/3 o más del valor del buque. (R. 1228)
- O. 22-8-47 Fletes carbón. (R. 1149)
- O. 9-XII-47 Fletes en cabotaje para minerales y sal. (R. 1592)

- O. 24-II-48 Fija tipos de demora para buques carboneros. (R. 245)
- O. 18-V-48 Fletes aplicables a madera para minas. (R. 721)
- O. 19-VII-48 Tarifas de cabotaje, y en relación con buques que navegan a la parte. (R. 949)
- O. 22-III-49 Tonelaje de carbón a efecto de demora. (R. 384)
- O. 11-III-52 Tarifas para transporte marítimo de carbón. (R. 438)
- O. 6-V-52 Aclara O. 11-III-52. (R. 438) (R. 704)
- O. 18-IX-52 Aclara O. 11-III-52. (R. 438) (R. 1295)
- O. 21-IV-60 Cabotaje. Modifica fletes. (R. 701 y 822 rectific.)
- O. Abril-63 Se deroga la O. de 26-IV-40. Transporte carbón.
- O. 20-IX-66 Modificación de tarifas y fletamentos de líneas nacionales. (R. 1754)
- O. 17-XI-66 Simplifica documentación cabotaje. (R. 2114)
- O. 21-XII-66 Suprime despacho aduanero previo. (R. 29/67).
- O. 29-XI-68 Despacho de mercancías en régimen asimilado a cabotaje. (R. 2057)
- O. 27-VII-75 Fletes línea regular canaria. (R. 1700)
- A.C.M. 21-V-76 Define "Cabotaje" y "Normas exteriores" a efectos tarifa G. 1.F.
- O. 24-IX-76 Régimen arancelario aplicable a buques extranjeros autorizados para tráfico de cabotaje nacional (R. 1903)
- O. 21-V-77 Fletes para tráfico regular entre la Península y Canarias. (R. 1406)
- O. 5-VII-79 (Mº de Trans. y Com. B.O.E. 1-VIII-79)
Marina Mercante: Modifica O. 24-IX-76 sobre régimen arancelario aplicable a buques extranjeros autorizados para tráfico de cabotaje nacional (R. 1929)
- R.D. 2-XI-79 (Mº de Tr. y C. B.O.E. 1-XII-79)
Marina Mercante: Documentación para navegación de cabotaje. (R. 2861)
- R. D. 2-XI-79 (Mº Tr. y C. B.O.E. 18-XII-79)
Marina Mercante: Documentación para navegación de cabotaje. (R. 2988)

- O. 4-IV-80 (Mº de Transp. y Com. B.O.E. 28-IV-80) Transportes marítimos:
precios de pasaje y de vehículos en el tráfico de cabotaje
nacional. (R. 954)
- O. 24-IV-80 (Mº de trans. y Com. B.O.E. 13 y 14-V-80) Transp. Marítimos:
Precios de pasaje y vehículos en el tráfico de cabotaje na_
cional (R. 1069)
- O. 26-IX-80 (Mº de Transp. y Com. B.O.E. 30-IX-80) Transportes Marítimos:
Precios de pasaje y vehículos en el tráfico de cabotaje na-
cional. (. 2147)
- O. 26-Ix-80 (Mº Transp. y Com. B.O.E. 18-X-80) Transportes Marítimos:
Precios de pasajes y de vehículos en el tráfico de cabota_
je nacional (R. 2316)

DIVERSAS

- D. 22-VII-38 Modifica el Reglamento para reconocimiento de buques de 23-VIII-09 y Ley de 30-VI-32 (R. 819)
- D. 20-VIII-38 Necesidad de autorización previa para implantar nuevas industrias (R. 912)
- O. 26-IV-40 Normas para transporte de carbon por mar (. 732)
- L. 22-XII-49 Normas reguladoras de los conocimientos de embarque. (. 1500)
- O. 27-IV-50 Definición de Milla Marina. (. 547)
- D. 9-V-51 Residencias. Modifica el D. 30-X-35 (R. 1914) de embarque de españoles en buques extranjeros de parte inferior a 700 Tm. de aforo bruto. (R. 571)
- D. 14-XII-51 Declaración de urgencia de disposiciones en materia de sociedades anónimas. (R. 1562)
- O. 10-VIII-54 Obligaciones de las Sociedades Navieras de Responsabilidad Limitada. (. 1396)
- D. 23-VII-59 Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones. (R. 1105 - 1256 - 1488)
- R. 20-VII-60 Inscripción en el Registro de nuevas industrias (R. 1075)
- L. 23-XII-61 Ley de protección a la Marina de Pesca.
- O. 19-VII-65 (B. Organiz. Sindical de 17-8). Armadoras de buques. Estatuto del Servicio Técnico Comercial. (R. 1566)
- C. 27-IV-66 Regula exportación tomate fresco y tomate canario. (B. a E. 24-III-70)
- L. 3-IV-67 Embargo preventivo de buques extranjeros por crédito marítimo. (R. 699)
- D.L. 27-XI-67 Nueva peridad de la peseta
- L. 20-VI-68 Se crea el FOAPPA
- D. 20-VI-68 Abanderamiento, matrícula de buques y requisitos marítimos. (R. 1235)

- O. 25-IX-68 Procedimientos de tramitación de importación de mercancías
- 6-XII-69 Obligación de constituir un depósito previo en importaciones
- O. 12-VII-71 Transporte de grano a granel. (R. 1773)
- O. 25-XI-71 Contrato regulador de importaciones
- 12-XII-72 Comercio de Estado.
- 19-II-73 Compensación a las exportaciones por devaluación del dolar
- D.L. 30-XI-73 Reorganización de la C.A.T.
- D.L. 30-XI-73 Medidas coyunturales de Política Económica
- O. 2-V-74 Cámaras de Comercio Industria y Navegación. Reglamento general. (R. 999, 1117)
- O. 25-II-77 Liberalización en materia de instalaciones, traslados y ampliación de industrias. (554)
- O. 14-IX-79 (Mº Comercio y Turismo B.O.E. 27-IX-79)
Moneda extranjera. Divisas: Liberalización exterior en materia de operaciones invisibles corrientes, (R. 2331)
- O. 14-IX-79 (Mº Comercio y Turismo. B.O.E. 4-X-79) Moneda extranjera, divisas. Liberalización exterior en materia de operaciones invisibles corrientes, (R. 2759)
- R.D. 10-X-80 Presidencia. B.O.E. 31-X-80) Buques: Regula el uso de la Bandera de España, y otras banderas y enseñas a bordo de las nacionales. (R. 2408)

APENDICE II.- FUENTES CONSULTADAS

A) Relación de Periódicos y Revistas utilizadas:

- "Actualidad Económica"
- "Boletín Informativo ANAVE"
- "Cambio 16"
- "Cinco Días"
- "Desarrollo"
- "Diario de sesiones de las Cortes Españolas"
- "Elcano"
- "El Correo Español"
- "El Eco de Canarias"
- "El ideal Gallego"
- "El Norte de Galicia"
- "El País"
- "El Europeo"
- "Fairplay"
- "Hacienda Pública Española"
- "Hombres del Mar"
- "Información Comercial Española"
- "Informaciones"
- "Ingeniería Naval"
- "Journal de la marine marchande"
- "Journal of commerce"
- "La Gaceta"
- "La Voz de Galicia"
- "Le Monde"
- "Les transports maritimes"
- "LLOYD'S Economist"
- "Norwegian Shipping News"
- "Oficema"
- "Revista de economía política"
- "Sábado Gráfico"
- "Seatrade"

1461

- "Transporte 3"
- " T.R.A. "
- "Triunfo"
- "Westinform service"
- "Ya"

B) BIBLIOGRAFIA CITADA :

AGENCIA EUROPEA DE PRODUCTIVIDAD

"La productividad en los puertos"
(Informe). "Oficema", octubre 1959.

AGENDA MARINARA

"Periodico de informazione, formazione e ortamento sindacale
della gente di mare".
Nº 3-4 Gennaio-Aprile 1979

AGUILAR HARDISSON, MANUEL

"Consideraciones sobre el credito naval"
"Oficema". I-75. Pag. 31-33.

AGUILAR HARDISSON M.

"El Banco de Crédito a la Construcción y a la financiación de
la Construcción Naval".
"Oficema". Pag. II-19, Madrid Febrero 1976.

AGUIRE F.

"La crisis de personal técnico marítimo".
"Oficema". Marzo 1958. Pag. 23

ALAIAR

"Asistencia a las Industrias marítimas en las naciones del He-
misferio Occidental".
Prácticas y Políticas económicas.

ALAIAR

"Subsidios á Marina mercante,Prácticas e políticas económicas"
IIª edición, Montevideo. Octubre, 1966.

ALARCON SANCHEZ A.

"La construcción naval en 1970"
ICE 456-457, agosto-sept 71, pag. 221.

ALCAZAR SOSA, FRANCISCO

"El precio del buque"
"Oficema". Enero 1964, pag.67-69.

ALCAZAR SOSA, FRANCISCO

"El problema de los puertos"
"Oficema" Sept-1963. Pag. 23-25.

ANAVE. (ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES)

"Adecuación de la utilización de la flota petrolera de crudo española desde su situación excedentaria actual".
Madrid 20-X-70 (A.P)

ANAVE

"Empresas Navieras Asociadas, (año...)"
Madrid.

ANAVE

"Estudio de justificación de revisión de flotas para el transporte de cereales-piensos".
Madrid, Octubre, 1970 - n.p.

ANAVE

"Evolución de las flotas mundiales: El impacto de la crisis y Perspectivas para los 80"
Gabinete de Estudios. Informe nº 5, Madrid, Marzo 1980.

ANAVE

"Evolución y perspectivas del transporte marítimo de contenedores "
Gabinete de Estudios. Informe nº 4, Enero 1979. Madrid.

ANAVE

"Informe sobre protección a la industria de habas de soja".
M.P. Madrid, S.F. (¿Mediados 1977?).

ANAVE

"Informe sobre tráfico de cabotaje: Prácticaje. Tasas sanitarias, tarifas portuarias y Despacho Aduanero".
M.P. 5 páginas, Madrid 19-Mayo 1978.

ANAVE

"Marina Mercante... (77, 78, 79)".
Madrid.

ANAVE

"Medidas de protección y fomento del sector arador en distintos países".
Madrid, 12-4-70. Informe. 23 pag.

ANAVE

"Problemática de la flota española de transporte de crudo".
Madrid s/f (¿1970?).

- ANAVE
"¡Quiero fuera polaco!".
DIA, IS-XII-77
- ANAVE
"Situación de los buques menores de 6000 TRD no especializados"
Madrid, Enero 1980.
- ANAVE
"Situación y necesidades de la flota granclera"
n.p. Madrid, Mayo 1978.
- ANGULO Y GARCIA-OGARA, CARLOS
"El desarrollo económico de España".
Revista de Occidente. Madrid 1963.
- ANGULO, CARLOS
"Los nuevos aranceles y la importación de buques"
"Oficema". Julio 1960. pag. 15-21
- DE ANGULO, ENRIQUE
"Alta cotización de los Marineros Españoles".
"Oficema". A Abril 1964. Pag. 45-46.
- APARICIO OLMOS, F. (entonces Presidente de Astilleros Españoles y posteriormente Presidente de Construnaves).
"Análisis del Sector Naval ante el Mercado Común". Boletín de Estudios Económicos, vol. 25, nº 80. Madrid 1970. Pag. 422-425.
- ARBESU, DANIEL
"En 1931 se fundó la Asociación de Navieros de Asturias".
"Oficema". Enero 1959, pag. 14-16.
- ARENCIBIA ROCHA, JUAN
"Comercio de Estado"
En "Curso de Comercio Exterior". ICE IIª 479/80 pag. 59 a 73.
Julio Agosto 1973.
- ARMENGOU, PEDRO
"La Industria auxiliar de la construcción naval en España".
"Oficema". Enero 1960 Pag. 59 - 61.
- ARTOLA, MIGUEL y otros.
"Los ferrocarriles en España, 1844-1943" (2 volúmenes)
Banco de España. Madrid 1970.

ALONSO BARCON, ALFONSO

"La condición obrera de los Marinos Mercantes. (Aspectos tecnológicos del trabajo en el mar)".
Akal, Madrid 1978.

ALONSO HERRERA, JOAQUIN

"La Marina Mercante española. Medios financieros arbitrados para su desarrollo y política naval".
Tesis doctoral presentada para la obtención del grado de doctor en la Universidad Complutense, Fac. de CC.Económicas.
Madrid. Fecha de presentación 1º trimestre 1981

ALONSO IGNACIO

"El País".
19-XII-1980.

ALONSO, NACHO

"La competencia de extremo oriente aboga a la industria textil española".
"El País". jueves 5-II-81. Pag. 44 y 45.

ALONSO, IGNACIO

"La liberalización, una antigua aspiración de los Armadores Españoles, según ANAVE. La Marina Mercante navega en régimen cautivo".
"El País" domingo 30-XI-1980, pag. 48 y 49.

AMANN PUENTE, R. y CASO DE LOS COSOS, JOSE A.

"Algunas consideraciones sobre la construcción naval española en la actual crisis".
XII Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval. Barcelona, 10-21-XI-75 (casa).

ANASTASIO PASQUAL, ERNESTO (Presidente de Oficema)

"Discurso pronunciado con motivo de la Asamblea anual de OFICEMA en el año..."
(1963-67). Madrid.

ANASTASIO, ERNESTO

"En la que va de siglo".
Separata de "Oficema" nº 20 de Mayo del 61.

ANASTASIO PASQUAL, ERNESTO

"Los marineros y la Estabilización"
"Oficema". Enero 1966, pag.47-51

ASOCIACION DE INVESTIGACION DE LA CONSTRUCCION NAVAL (ATN)

"Estudio de la Industria Naval".

Madrid S.F. (¿1974/75?).

ASOCIACION NAVIEROS DE ASTURIAS

"Tarifas-tipo de fletes para el tráfico de cabotaje-cantábrico y costa atlántica de Galicia".

Gijón 11 de Marzo de 1970.

AUTOMATION ON SHIPBOARD

"Proceeding of a Seminar held at Elsinore, Denmark, vythe International Institute for Labour Studies".

13-21 septiembre 1966.

AZCARRAGA, JOSE LUIS (Presidente del S.N.M.M.)

"Informe al proyecto de orden del Ministerio de Industria, estableciendo Primas a la Construcción Naval".

Madrid, 23-2-1967. (n.p)

AZNAR, EDUARDO (Presidente de Oficema)

"Discurso pronunciado con motivo de la Asamblea Anual de la Oficina Central Marítima del año..."

(1957-62 y 1970-76) Madrid.

DE AZNAR, EDUARDO

"Hacia un Ministerio de la Marina Mercante".

"Oficema". Enero 1964. pag. 63-65.

AZNAR, EDUARDO

"La marina mercante española ante la coyuntura marítima mundial y los pactos internacionales".

(Madrid, Graf. Hursa) 1958. Discurso pronunciado en la Asamblea de Oficema, 1958.

AZQUETA, FERNANDO DE

"En torno al Crédito Naval".

Oficema, Marzo 1.957.

BANCO CENTRAL

"Estudios Económicos".

(año...) (utilizado 1958-76). Madrid

BANCO DE CREDITO A LA CONSTRUCCION

"Memoria (Año...)"

Madrid. (desde 1962 a 1979). (Antes ver Instituto de Crédito para la reconstrucción nacional)

BANCO DE ESPAÑA (Departamento de Extranjero)

"Anexos a la circular 243-248"

Actualizada (s) a Marzo de 1978.

BANCO DE ESPAÑA

"Boletín Estadístico"

(mensual). Madrid.

BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO

"Informe sobre la economía española".

Madrid, 1962.

BARNECHEA BERGARECHE, RICARDO

"Aprovisionamiento de productos petrolíferos".

Hacienda Pública Española (H.P.E) nº 41, 1976. Pág.199 a 252.

(De pag. 220 a 225, transporte marítimo).

BARREDA, CARLOS

"La crisis de la energía y su incidencia en el transporte del petróleo".

Madrid. Sindicato Nacional de la Parina Mercante D.L. 1976.

También, en Rev. "Oficoma". Mayo 1976 pag. II916, junio, pag. 16 a 25.

BARREDA, CARLOS

"La empresa naviera española en el tráfico internacional" (I y II)

I, "Transporte 3" - ps. 56-60, n° 21/79.

II, "Transporte 3" - ps. 58-62, n° 22/79.

BARRENECHEA, EDUARDO

"El superpuerto de Bilbao".

"Oficoma". Noviembre 1970 pag. 36-41.

BATSCH CHRISTOPHE

"Le scandale des pavillons de Comptoir Saure".

"Le Monde Diplomatique". n° 220 Mayo 1979.

DEESLEY, M.E.

"La política de transportes en el Reino Unido".

La política de transportes en Europa Occidental del Consejo Superior de Transportes terrestres). Vol. I y II

DELTRAN, JOAQUIN

"El transporte ante la interpretación de España en el Mercado Común".

"El País". miércoles 26-XII-1980. Pág. 136.

- DELTHAN, JOAQUIN / SANCHEZ BLANCO, VICTOR
 "El transporte ante la integración de España en el Mercado Común".
 "El País" miercoles 24-XII-1980. Pag.56
- HENITEZ, J.J.
 "Las refinerías nos hacen la guerra".
 La Gaceta del Norte - 30-3-75.
- DEOTAS, ENRIQUE
 "Real compañía de Navegación, un proyecto para la deprimida Marina Mercante española".
 "Yn", 6-XI-77, pag. 14 y 17.
- BERNHEIM, J (y otros)
 "Pour une politique economique des transports".
 Editions Eyrolles
 Paris, 1972
- BERTRAND, IGNACIO
 "Ante la necesidad de una nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante española".
 "Oficema", I-1971 pags. 41-45.
- BERTRAND, IGNACIO (Vicep. OFICEMA)
 "La empresa naviera ante la política crediticia del Gobierno"
 "Oficema", Enero 1970 pg. 45-47
- BERTRAND, IGNACIO
 "Protección de la bandera".
 "Oficema" I-76. Pag. 27-29
- DETH, H.L.
 "Restructuring of European Industries and shipbuilding: Review of an economist".
 Rotterdam, 1970
- BILLET, GEORGES
 "La política de Transportes en Francia"
 (En volumen I de M.O.P). La política de Transportes en Europa Occidental (Madrid 1976).
- BIRD
 "Puertos y navegación"
 ICE 470, oct 72 - Pag. 63

GIRD

"Seaports and seaport terminals"
London 1971 .

BLANCO, AGUILINO

"Problemática de las líneas regulares/marítimas españolas".
"Transporte 3". N.º 14-1970. Págs. 47 y sts.

BLANCO LOGADA

"En torno a la Marina Mercante y la Balanza de Fletes"
Revista de Economía Industriales, Enero 1967

DOADO Y ENDEIZA L.

"Generalidades sobre marina mercante y pesca marítima".
ICE 470, oct 72, pag. 35

DOADO Y ENDEIZA, LEOPOLDO

"La marina mercante y la pesca. Problemas económicos..."
Texto de los discursos pronunciados por el Subsecretario de
la Marina Mercante y por el Ministro de Comercio, en Madrid..
(s.l.: Madrid). Servicio de Estudios del Ministerio de Comer-
cio (s.n: 1972).(Puede verse en ICE, n.º 1301 de Julio de 1972
pgs. 1997 y sts.)

DOADO, LEOPOLDO

"Los problemas de la Marina Mercante y de la Pesca en España"
Discurso en la festividad de la Virgen del Carmen. ICE n.º 1326-
19-VII-1973. págs. 2017 a 2023.

DOADO, LEOPOLDO

"Marina Mercante y de Pesca: Situación Económica".
Discurso pronunciado en la Festividad de la Virgen del Carmen.
I.C.E, n.º 1268, Julio-71, pag. 2150 y ss.

DOSCH SINTES, JUAN JOSE

"La financiación de buques en España"
Ec. Industrial n.º . Pag. 21 a 32.

DORRILL, JOSE Y GAGO, IGNACIO

"El monopolio de petróleos y los precios de los productos petró-
líferos. Sistema de fijación de precios ex-refinería.
ICE 542, oct 70, Pag. 19 y sts.

DUJIGAS, SALVADOR

"La función de una marina mercante"
ICE 532, marz. 72. Pag. 110.

- BUHIGAS, G.
 "Líneas Regulares y transporte intermodal".
 (en CASAS, F y otros, "El transporte...". Madrid 3I-I-1979,
 pgs 27 a 51.
- BUHIGAS SALVADOR
 "Los servicios regulares marítimos occidentales en crisis"
 ICE. Febrero 78. Pag. 53-65
- DURKE R.
 "Shipping policy in the European Community"
 HANSA IIS n° 24. Hamburgo 1978. p.2033.
- CAMARA JUNIOR. NORUEGA
 "Discriminación de banderas en la navegación internacional"
 Oslo, 1964.
- CAMPSA
 "Estudio de los costes de explotación de la flota nacional de
 petroleras dedicada al transporte de crudos para el año 1978".
 n,p Madrid. S.F. (fines 1977 comienzos 1978).
- CAMPOS NORDMANN, RAMIRO y otros
 "Análisis económico del sector de construcción naval español y
 de sus relaciones estructurales con el transporte marítimo".
 (En R.E.P. n° 71, Sep-Dic. 1975).
- CARR R.
 "España 1800-1939"
 Barcelona, 1968
- CARRERO BLANCO, LUIS
 "Función de la Marina Mercante....."
 Discurso pronunciado el día 8 de Mayo de 1959 en la Sesión Ple-
 naria de las Cortes Españolas. Madrid 1956. (Puede consultarse
 entre otros lugares, en S.M.M. "Lista Oficial de Buques 1955",
 Madrid, 1956.
- CASARES ALONSO, ANIBAL
 "Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias
 en el siglo XIX"
 Edición de Publicaciones de la Escuela Nacional de Administra-
 ción Pública. Madrid 1973.

1471

CASAS F (y otros)

"El transporte marítimo en España"

Ciclo de conferencias organizado por Consultores Marítimos S.A. (Madrid, 3I-I-79)

CASAS, F (y otros)

"Situaciones del transporte marítimo".

n.p. Madrid 30-XI-77.

CENTRO DE ESTUDIOS DE LA ENERGIA

"Situación energética en la Industria. Sector transporte".

Ed. Ministerio de Industria y energía-Madrid 1979.

CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION ECONOMICA

"Referencias Bibliográficas año..."

(Madrid 1971-1979).

CERVERA PERY, JOSE

"Marina y Política en la España del siglo XIX"

Premio Virgen del Carmen 1980. Madrid, 1980.

CHAMBER OF SHIPPING

"Análisis de los accidentes Marítimos".

Octubre 1972

CHAMORRO, SANTIAGO (y otros)

"Las balanzas de pagos de España 1940-1968"

ICE n° 502, jun 75. pag. 161 y sts.

CHAPA GARCIA OGARA R.

"Problemas del tráfico de cabotaje"

ICE 470. Oct. 72. Pag. 88 y sts.

CHAPA GONZALEZ HEREDIA, J.

"Pabellones de conveniencia"

ICE 470, Oct. 72. Pag. 95 y sts.

CHAPA, JESUS

"Situación y perspectiva de la Marina Mercante Española"

ICE 614. Jun. 76. Pag. 163 y ss.

CHAPA, RAMON

"La marina mercante española en..."

(1968, 69, 70). Rev. "Oficema" Madrid.

CHAPA, RAMON

"La Marina Mercante Española en 1969".
"Oficema". Madrid 1970

CHAPA, RAMON

"La Marina Mercante Española en 1970"
"Oficema". Madrid 1971.

CHAPA, R.

"Nuestra flota cuenta con 3,5 millones de T.P.M"
Actualidad Económica n° 567- Enero 1969. Pag. 31 a 37.

CHAPA R.

"Rueda de Prensa"
Desarrollo 0-3-70.

CHYZANOWSKI, IGNAZY H.

"Concentration and Centralisation of Capital in shipping"
Ed. by S.J. Winter, Westmead (England) y Lexington (U.S.A) 1975

CLEARY S.S.

"El futuro del transporte marítimo en el sector de las líneas
regulares".
"Oficema" Dic. 1976. Pag. 19-27.

COMILLAS, MARQUES DE (Presidente de OFICEMA)

"Discurso pronunciado con motivo de la Asamblea Anual de OFICE-
MA, año..."
(1965 a 1968).

COMISARIO DEL PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO

"Plan de Desarrollo económico y social 1964-1967"
Imprenta del B.O.E. Madrid 1963.

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA.

"Los fletes marítimos en el Comercio exterior de América Latina"
Nueva York, Naciones Unidas. 1969.

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

"Politique maritime C.E.E pavillons de complaisance".
Bruselas 1979

CONGRESO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE

"Antecedentes sobre problemas económicos de la Marina Mercante"
Ponencia I "Problemas económicos". Madrid Mayo 1963.

1473

CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (MOP)

"La política de transportes en Europa Occidental".

Compendio Vol. II: R.WILLDS: "La política de transportes en Alemania Federal". M.E.BEESLEY: "La política de transporte en el Reino Unido". Vol.I : GILLET: "La política...en Francia", KLAASSEN "La política ... en Holanda".

CONSTRUNAVALES

"Informe sobre financiación del buque"

No publicado. Madrid s/f. (¿1977?).

CONSTRUNAVES

"La construcción naval en crisis. Políticas sectoriales en otros países".

Madrid Mayo 1978. Suplemento a la Memoria anual 1977.

CONSTRUNAVES (ANTES SERVICIO TECNICO COMERCIAL DE CONSTRUCTORES).

"La construcción naval en..."

(usados, 1960-78) Madrid.

COPNSTRUNAVES

"Las ayudas a la construcción naval en el extranjero"

Enero 1965. ("confidencial" (?)).

CONSTRUNAVES

"Los subsidios a la industria naval en Estados Unidos".

Madrid, enero 1970.

CONSTRUNAVES

"Los subsidios a la industria naval en Francia".

Madrid Noviembre 70.

CONSTRUNAVES

"Los subsidios a la industria naval en Gran Bretaña".

Madrid Octubre 1970.

CONSTRUNAVES

"Los subsidios a la Industria Naval en Holanda"

Madrid, diciembre 1970.

CONSTRUNAVES

"Pasado, presente y futuro de la Construcción Naval"

Madrid, Diciembre 1970.

CONSTRUAVES

"Plan de actuación de la Industria de Construcción Naval en 1978 en el Marco de la Reestructuración del Sector".
4 Noviembre 1977 (casa)

CONSILMAR S.A.

"Política Marítima"
"Oficina" Mayo 1975. Pag. 3I y ss.

CONSULTATIVE SHIPPING GROUP.

"United States Policy Towards regulation of liner shipping".
January, 1970.

COTORRUELO SENDA GOTA, AGUSTIN

"Curso de doctorado sobre política de transportes marítimos".
n.p (apuntes mecanografiados). Madrid. Facultad de C.C.Económicas (U.Complutense , curso 1979-80).

COUPER A.D:

"The geography of sea transport".
London 1972.

CRESPO, ALEJANDRO/ POLO, GERARDO / CASARES, EMILIO.

"El mercado de flotes y la inversión en la industria naviera.
Algunos aspectos del tratamiento fiscal de las amortizaciones".
XII Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval. Barcelona 19,
21-XI-75.

CUETARA MARTINEZ, JUAN MIGUEL DE LA

"Intervenciones administrativas en los transportes marítimos
(Presencia del Estado en la navegación comercial)".
Elaborado a partir de la tesis doctoral que, sobre el tema, se defendió en la Universidad de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela 1979 (¿en prensa?).

CANTE FIORE, VITO

"L'industria dei trasporti in Italia".
Parte II: "L'azione dello stato tras il 1960 e il 1965". Roma 1970

DEAKIN B.M. y STEWARD T.

"Productivity in transport. A study of Employment, Capital output
Productivity and technical change".
Cambridge, 1969

1475

DELGADO ALBERTO

"La flota mercante española en 1936 "
"Oficoma". Abril 1964. Pag. 21-22.

DELGADO, ALBERTO

"La Marina Mercante Española en la que va de siglo".
"El Correo de Zamora" 8 y 10-XII-60.

DENIZOT PHILIPPE

"Le scandale des pavillons de complaisance"
Paris 1979

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

"Estadística del Tráfico Marítimo"
Madrid 1960-1968

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

"Estadística del Comercio Exterior de España". "Tráfico Marítimo". "Comercio por vías de transporte".
Madrid, Ministerio de Hacienda. (Publicación anual 1960 a 1979).

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

"Estadística de flotes y seguros"
(Año...). Madrid.

ESPAÑA, DIRECCION GENERAL DE ADUANAS

"Estadística del Comercio exterior de España. Comercio por productos en nomenclatura de Bruselas".
Madrid 1979.

ESPAÑA, DIRECCION GENERAL DE ADUANAS.

"Estadística de Comercio Exterior de España. Comercio por países en nomenclatura de Bruselas".
Madrid 1979.

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

"Memoria (anual)"
Madrid.

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

"Tráfico de cabotaje en (año...) Origen y destino de mercancías".
Anual. Comprende 1923 a 1977. (el de 1977 apareció en 1980).

1476

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS (M.O.P)

"Plan de desarrollo económico y social. Plan de Puertos 1964-1967".
Madrid 1964. (4 tomos). (Memoria y 3 anexos).

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES MARITIMOS

"Informe de la sexta sección año ..."
(1970-79- n.p Madrid).

EMPRESA NACIONAL ELcano, PRESIDENTE DE LA

"Discurso pronunciado en la Junta General".
s.f fines de 1977 (n.p)

EMPRESA NACIONAL ELcano

"Propuesta de reestructuración del sector de líneas regulares"
n.p. Madrid 16-II-1977

EMPRESA NACIONAL ELcano. DE LA MARINA MERCANTE

"Resumen de la labor realizada a los 15 años (1943-1958)".
Madrid s.f. (¿1959?)

EMPRESA NACIONAL ELcano DE LA MARINA MERCANTE S.A.

"Viaje informativo de los Sres. Esteve y Buhigas a los Estados Unidos, México y Venezuela".
Madrid 1977

ESTAPE, FADIAN

"Ensayos sobre la economía española".
Ariel. Barcelona 1972.

EUSGNER ANGSAH

"The spanish shipbuilding Industry and the access of Spain to EEC".
German Development Institute, Berlin 1979.

FALGAS CALATALYUD, JOSE

"Duques "roll-on/roll-off" de cargas inutilizadas".
"Oficema" Marzo 1973. Pag. 27-32

FALGAS CALATALYUD, JOSE

"Consideraciones al desarrollo tecnológico del Transporte Marítimo en España.
"Oficema". Enero 69. Pag. 57 y 58.

1477

FERNANDEZ CUESTA (Ministro)

"Discurso del Ministro de Comercio (F.Cuesta) y del Subsecretario de la M.M. (Amador Franco).
ICE nº 1424 - Julio 1974.

FERNANDEZ TAPIAS, FERNANDO

"Protección para renovar nuestras Empresas navieras".
"Oficoma" Enero 1970 Pag. 47-48

FOMENTO DE LA PRODUCCION

"Las 1500 mayores empresas españolas (año...)"
Barcelona.

FONTANA CODINA, (Ministro de Comercio)

"Discurso pronunciado en la Festividad de la Virgen del Carmen".
Reproducido en ICE, nº 1260. Julio-71. Pag.2160 y ss.

FONTANA

"Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX".
Barcelona 1973

GAMIR Y OTROS

"Política económica de España"
4ª Edición, Alianza Editorial, 2 volúmenes, Madrid 1990.

GAMIR, LUIS

"Algunas ideas sobre intervencionismo, la empresa pública y la economía de mercado".
Dentro de la obra colectiva de Gamir L y otros "Política Económica de España". Alianza Editorial Madrid 1990 Pag.601 a 627.

GARDNER R.M. GOSS, R.O. and others

"Advances in maritime economics"
Edited by R.O. GOSS. Cambridge Univ. Press, 1977.

GARRIDO FALLA

"La empresa pública en el Derecho español".
Studio Albonatiana X.

GARRIGUES, MANUEL

"Curso de Derecho Mercantil"
6ª Edición, Madrid 1976

GENERAL COUNCIL OF BRITISH SHIPPING

"British shipping statistics, 1976-1977."
London April 1978.

GIRONELLA

"Algunos comentarios a un artículo de Sr. Gironella".
"Oficema" Febrero 1964. Pag. 23-26.

GIRONELLA, JOSE MARIA

"Sobre la emigración de los Marinos Mercantes".
"Oficema" Abril 1964. Pag. 37-38

GOMEZ ALONSO DE CELADA, JOSE MARIA

"La concentración de Empresas Navieras"
Separata del D.E.E de Deusto. Bilbao, noviembre 1973.

GONZALEZ CLIVENT, EURELIO

"El transporte marítimo y las Lineas Regulares".
"Oficema" XI-62 Pag. 25 y 26.

GONZALEZ ECHEGARAY, RAFAEL

"La ley que tarda"
"Oficema" I-1973. Pag. 41-43

GONZALEZ ECHEGARAY, RAFAEL

"La Marina Mercante en la guerra"
"Oficema" Abril 1964. Pag. 22-26

GONZALEZ ECHEGARAY, RAFAEL

"La Marina Mercante y el tráfico Marítimo en la Guerra Civil"
Madrid: San Martín, D.L 1977 (La marina en la guerra de España
1936-1939). Proc. al tit.: Servicios históricos del Estado Ma-
yor de la Armada.

GOSS, R.D.

"Some financial aspects of shipping conferences".
en GARDNER R.M. and others, "Advances in maritime economics". Pag.
178 a 191. Cambridge Univ.Press, 1977.

GOSS, R.D.

"Studies in Maritime Economics".
Cambridge Univ.Press 1970.

- GOSS, R.O. and JONES, C.D.
 "The economies of size in dry bulk carriers".
 en la obra colectiva de GARDNER and others "Advances...".
 Pag. 90 a 137.
- GRAÑO FERNANDEZ, AMALIO
 "La flota mercante española y sus problemas".
 ICE, 470 ps.43-49.
- GRAZ, LIESL (Revista de la OMS)
 "Salud Mundial".
 Ginebra 1968
- GRILL, A y D'ORSAY PH.
 "Los Transportes Maritimos"
 contenido en Bernheim, J. Pour une Politique Economique des
 Transports. Ed. Eyrolles . Paris 1977.
- GROSSO, ANTONIO
 "El puerto de Cadiz y el tráfico de "containers" ".
 Rev. "Oficema", enero 1969. Pag. 71 y 72.
- GUAL VILLALVI
 "Política económica de los Transportes Terrestres y Maritimos"
 Madrid 1951.
- GUTIERREZ SOTO, LUIS
 "Crisis y futuro de la construcción naval española"
 "Papeles de Economía" nº 5 Madrid 1960.
- HELLER, ROBERT H.
 "Comercio internacional, teoría y evidencia empírica".
 Tecnos. Madrid 1978.
- HERNANDEZ YZAL, SANTIAGO
 "Economía Marítima".
 Barcelona. (texto utilizado como manual en varias escuelas de
 Náutica).
- HEVIA GARCIA, JOAQUIN
 "El cabotaje y sus problemas"
 "Oficema". Diciembre 1968. Pag. 17 y 18.
- HEVIA GARCIA

1489

HEVIA GARCIA, JOAQUIN

"El fuel-oil y el Decreto nº 1303/59".

"Oficoma" Abril 1963. Pag. 35-37.

HEVIA GARCIA, JOAQUIN

"Importación de buques"

"Oficoma". Junio 1962. Pag. 37-39

1481

IDOYAGA J.M.

"La carrera del Marina Mercante en peligro"
Sabago Gráfico nº 919 de 11-I-75 pgs. 38 y ss.

INFORMACION COMERCIAL ESPAÑOLA (ICE)

"Editorial"
(número extraordinario sobre Marina Mercante)
ICE Nº 470, Octubre 1972

ICE.

"La construcción naval en España" ICE 518, nov. 76 pág. 131

ICE

"Las veinticinco primeras empresas de la exportación española "
ICE 520, dic. 76. pag. 131

ICE

REDACCION
"Sector de la construcción naval: un futuro incierto"
ICE 505, agos-sep 75, pag. 175

ICE

REDACCION
"La construcción naval en España" ICE 518, nov. 76 pag. 131

ICE

SUBDIRECCION DE ESTUDIOS ECONOMICOS
"Destino geográfico de las exportaciones"
ICE 502, 1975, oct - pag. 74 y ss.

INFORMACION NAVAL

INFORMACION COMERCIAL ESPAÑOLA
" Las primeras empresas exportadoras españolas"
ICE 528-529, agos-sep 77, pags. 133 y ss.

INGENIERIA NAVAL

"Indice Bibliográfico de trabajos clasificados por autores y materias"
Corresponde al nº 500, de Septb. de 1977, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Madrid, Abril, 1978.

INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS.

"Shipping Statistics Yearbook, 1979"
Bremen, 1979

- INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS
The future of Silver shipping"
Conference Report, 352 pgs.
Bremen, 1976
- INSTITUTO DE CREDITO A MEDIO Y LARGO PLAZO.
"Memoria - Anexo Estadístico. 1970"
Madrid, Agos. 1971
- INSTITUTO DE CREDITO A MEDIO Y LARGO PLAZO
"Memoria del Crédito Oficial 1.967"
Madrid, 1968
- INSTITUTO DE CREDITO PARA LA RECONSTRUCCION NACIONAL (ICRN)
"Memorias (año ...)"
Madrid (las utilizadas comprenden de 1943 a 1961; a partir
de esa fecha, BANCO DE CREDITO A LA CONSTRUCCION).
- INSTITUTO ESPAÑOL DE EMIGRACION
"Boletín Informativo", Enero 1.979
Madrid
- INSTITUTO ESPAÑOL DE EMIGRACION
"Informe sobre la emigración española"
Enero 1.979
Madrid
- INSTITUTO ESPAÑOL DE EMIGRACION
"Informes mensuales" - Madrid
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
"Jornadas sobre ahorro energético en el sector transporte.
Documento Resumen".
Madrid 19 a 21 del XI - 1979
- IETL
"Jornadas sobre ahorro energético en el sector transporte.
Documento resumen".
Madrid 19-21-XI-79
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (I.E.T.C.)
"Memoria (año ...)"
Madrid (existe 1978, 1979) .
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
"Estadísticas de transportes". Series cronológicas 1.950-77"
Madrid, 1.979
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES)
"Estadísticas de transportes; series cronológicas (1950-1977)"
Madrid, 1.979

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES)
"Estadísticas de transportes; series cronológicas (1950-1977)". Madrid, 1.979

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA
"Anuario estadístico de España" (año...)." Madrid.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA
"Transporte marítimo" (1964 a 1969), dentro de "Estadísticas del Transporte". Madrid.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA.
"Estadística de los movimientos de buques y pasajeros por mar - con el exterior". Madrid.

INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA.
"La flota petrolera española a finales de 1.977". Madrid 30-IX-1.977.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA.
"Memoria de actividades, 1.974, 1.975, 1.976 y 1.977". Madrid.

INTERNATIONAL INSTITUTE FOR LABOUR STUDIES
"Automation on shipboard". Proceedings of a seminar held in Silkeborg, Denmark, 13-21. Sept. 1.965.

INTERNATIONAL TANKER NOMINAL FREIGHT SCALE ASSOCIATION LIMITED. ASSOCIATION OF SHIP BROKERS AND AGENTS (WORLDSCALE) INC.
"The development of tanker rate schedules". London, 1973.

INTERREGIONAL SEMINAR ON COASTAL SHIPPING, FLEET AND FERRY SERVICES. 1965.
Solstrand, Oslof Bergen, Noruega. Naciones Unidas, Nueva York, 1970.

INZA Y TUDANCA, Carlos de
"Transportes". En la obra colectiva "Estudios sobre la unidad económica de Europa". Tomo VIII, Madrid 1959. Pags. 683 a 691.

ISUSI J.L.
"Tripulaciones polivalentes" Oficema, marzo 1963, pag. 25-28.

JEANNENEY, Jean Marcel
"Un nuevo proteccionismo". H. Blume ediciones. Madrid, 1960.

JONES J.
"Convenio Internacional sobre un Código de Conducta de las Conferencias". Oficema V-74, pag. 23-25.

JOURNAL OF COMMERCE AND SHIPPING TELEGRAPH
"Ships lost and broken-up". London 10-XII-51.

KLAASSEN, Leo H.

"La política de transportes en Holanda". En Volumen I de La Política de Transportes en Europa Occidental. MOP. 1976.

LASCURAIN ARGARATE, Juan Luis y VELASCO BARRIOETABEÑA, Roberto.

"Containers. Técnicas, economía y tráfico". Separatas de la revista "Información de la C.O.C.I.N. Bilbao, nº marzo a julio de 1970.

LAZARO ARAUJO, Laureano

"Patrimonio del Estado: el otro INI". El País 10-IV-81, pag. 48

LINK S.A.

"Anave. Informe de prensa. Informe sobre la primera fase de la campaña". Madrid. (fines de septiembre u octubre, 1978. No publicado.

LOBO ALEU, Jose F.

"La industria farmacéutica. Materiales para el estudio del crecimiento del capitalismo español en los años sesenta. Análisis económico de un sector industrial modelo". No publicado. Tesis doctoral. Fac. CC. Económicas. U. Complutense. Madrid, 1977.

LOMO MARTIN, Luis y SANCHO LLERANDI, Pedro

"La crisis actual del transporte marítimo de pasajeros". XII sesiones Técnicas de Ing. Naval. Barcelona 19- 21-XI-1.975.

LOPEZ BRAVO, Gregorio

"La construcción naval ante los próximos diez años". Oficema. Enero 1961, pag. 43-51

LOZANO, Javier

"Las exportaciones de buques y el asunto de Letasa". "El País" Jueves, 19-II-1981, pag. 42

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

"Statistical tables (year...)"
London.

- MARCO BORDETA, LUIS
"De la teoría a la práctica: El transporte en España"
ICE 531.- Edit. 5, Diciembre, 77, pag. 8 y sts.
- MARCO, L. y otros
"Incidencia del transporte en el Desarrollo Regional"
M^o. de Planificación. Madrid, 1974. Publicado por la
Subsecretaría de Planificación, 1977.
- MARTINEZ CATENA, M.
"Los puertos en España". ICE 470, Octubre 1972, pag.59
- MARTINEZ NIETO, ANTONIO
"La Marina Mercante y la reforma de la Administración
Pública". "Oficema", Septiembre 1963, pag. 39-41.
- MARX, D.
"International Shipping Cartels". Princeton, New Jersey,
1953.
- MATEOS, ANTONIO
"Análisis crítico de la política nacional de Transpor
te". ICE 531. Edit. 5, Diciembre, 77, pag. 40 y sts.
- MENCHACA CAREAGA, ANTONIO
"Bosquejo histórico de la Marina Mercante Española". -
Madrid, Gráf. Horsa, 1956.
- METAXAS, B.N.
"Flags of convenience and shipping strategies". Rotter
dam, 1978.
- METAXAS, B.N.
"The economies of tramp shipping". Press Athlone, 1972.
- MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO
"Balanza de pagos de España, 1.978" . Madrid.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA (Dirección Gral. de Industrias Navales)
"La construcción Naval y su contribución al desarrollo
económico". Madrid, Octubre, 1961.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA
"Situación energética en la Industria. Transportes".
Madrid, 1979. (ver también CENTRO DE ESTUDIOS DE LA -
ENERGIA).
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
"La política de Transportes en Europa Occidental"
Volúmenes I y II, 1.976.
- MINISTERIO DE PLANIFICACION DEL DESARROLLO
"Estudio de la competencia entre los transportes marí
timos y ferroviario de mercancías". Madrid, Diciembre,
1975.

- MINISTERIO DE TRABAJO (Instituto Social de la Marina)
"Manual de Seguridad Social del mar". Madrid, s.f.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
"Libro Blanco del Transporte. Directrices para una -
nueva política de transportes". Madrid, 1979
- MODIGLIANI, ALDO
"Aspectos legales de la discriminación de Banderas en
el transporte marítimo internacional". Montevideo, 1966,
en obra de A LA MAR sobre subsidios, pg. 81 y sts.
También publicada en inglés en Baltic M. Bulletin, -
pag. 12197, Agosto, 1966.
- MOLINOS, ALFREDO M^a.
"El desarrollo en España de la técnicas roll-on-roll-off"
"Oficema", Abril, 1973, pgs. 27-31.
- MONTERO LLERANDI, José Manuel
"Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo -
en la Marina Mercante". Ed. Sindicato Libre de la Mari
na Mercante. Madrid, 1980.
- MONTERO LLERANDI, José Manuel.
"Notas para una investigación sobre los accidentes de -
trabajo en la mar". Rev. Hombres del Mar. Cuadernos 1.
1978, pags. 16-25.
- MOYER, CHARLES
"Maritime subsidies: problems, alternatives and trade
off". Journal of Industrial Economy, Septiembre, 1977.
- MUÑOZ, J., ROLDAN, S. y SERRANO, A.
"La vía nacionalista del capitalismo español; la invo
lución nacionalista y la vertebración del capitalismo
español". Cuadernos Económicos ICE n^o. 5. Madrid, 1978,
pags. 12 a 221.
- MUÑOZ, J., ROLDAN, S., y SERRANO, A.
"La vía nacionalista del capitalismo español" Cuadernos
Económicos ICE. Madrid, 1978.
- MUÑOZ, VALERIANO
"Sistemas coordinados de transporte y ordenación del -
territorio". Dentro del curso sobre "Ordenación del -
Territorio". "Estrategias". Madrid, 12-6-78.
- MYINT, HLA.
"The economics of the developing countries". New York,
Praeger, 1965.
- NACIONES UNIDAS
"Conferencia sobre Comercio y Desarrollo. Consecuencias
económicas del cierre del Canal de Suez". Estudio de la
Secretaría de la UNCTAD. Nueva York, Naciones Unidas,
1973.

NACIONES UNIDAS

"Conferencia sobre Comercio y Desarrollo. Establecimiento o expansión de Marinas Mercantes en los países en desarrollo ". Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Nueva York, Naciones Unidas, 1968.

NACIONES UNIDAS

"Conferencia sobre Comercio y Desarrollo. Secretaría Tarifificación portuaria". Nueva York, Naciones Unidas, 1975.

NACIONES UNIDAS (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales)

"Transporte de cabotaje, Servicios de enlace y Servicios de transbordadores". Nueva York, Naciones Unidas, 1970.

NAVARRO DAGNINO, Juan

"Dos conferencias sobre policía de los puertos". Madrid, 1948: 1ª. Marzo, 45, Escuela Superior Guerra Naval sobre policía de los puertos y el Capitán de puerto. - 2ª. Noviembre, 48, ante la Asociación Naviera Valencia na sobre intervención de la Marina de Guerra en Administración y régimen de la Marina Mercante y Pesca. En publicaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante, tomo V.

NAVIERA PINILLOS, S.A.

"Estudio de las nuevas categorías de fletes en el tráfico de Canarias, como consecuencia de las nuevas regulaciones laborales de la Marina Mercante y portuarios". Cádiz, Octubre, 1962.

NIELSEN, ROBERT S

"Oil Tanker economics". Bremen, 1959.

O'DOGHERTY, PASCUAL

"Transporte marítimo". IETC: "Jornadas sobre ahorro - energético en el sector transporte. Doc. Resumen". - Madrid, 19-21-XI-79, pag. 27 a 29.

OFICEMA

"Ante una noticia" (fusión ASTANO-AESA). Rev. "Oficema", Diciembre, 1971.

OFICEMA

"Carta al Ministro de Comercio". Madrid, 12-IX-79.

" "

"Circular 101/58". 27-VII-1958 (Doc. Balanza de Fletes).

" "

"Circular 125/58" (sobre flota carbonera). N.P. Madrid, 22-9-1958.

OFICEMA

"Circular núm. 567". (Comunicando aumento de fletes - del 10% en el tráfico de línea con Canarias). Madrid, 31-X-1962.

" "

"Contribución de la Marina Mercante Española a la Balanza de Pagos en 1961". Madrid, 1962 (n.p.).

" "

"El cabotaje español. Estudio comparativo con los otros medios de transporte". Madrid, 1965.

" "

"Empresas Navieras Asociadas". Hasta 1965, aparece al final de la Memoria Anual; desde entonces, desglosada.

" "

"Escritos reclamando la inmediata actualización de los fletes". Madrid, 1975.

" "

"Informe sobre construcciones de la Ley de Protección". Madrid, Noviembre, 1965 (n.p.).

" "

-ANAVE

"MARINFORM". Boletín informativo de líneas regulares - españolas. (desde Abril de 1976 a Abril de 1980). Madrid.

" "

"Memoria del año..." (1952-1976). Madrid.

" "

"Notas sobre asignación de Crédito Naval en 1964". - Madrid (n.p.).

" "

"Notas sobre la posibilidad legal de excluir a un peticionario de Crédito Naval". Madrid, Mayo, 1965 (n.p.).

" "

"Ordenación de la Renovación de nuestra flota mercante". Instancia presentada a la Secretaría de la Marina Mercante. S/f (¿1966?). (n.p.).

" "

"Problema naviero". Madrid, 1951 (n.p.).

" "

"Revista de Información". (desde 1955-31-XII-77). - Madrid.

- OFICEMA
"Sobre importancia de buques". Rev. "Oficema". Madrid, Enero, 1957.
- OILGAS, S.A.
"Enciclopedia Nacional del Petróleo, Petrolquímica y - Gas. 1977". Madrid, 1977.
- O'LOUGHLIN, CARLEEN
"The economics of sea transport". Pergamon Press LTD. London, 1967.
- O.C.D.E.
"Informe sobre las Banderas de Conveniencia". Bruselas, 1957. Texto reproducido por "oficema", Abril, 1958, - pgs. 13 a 17.
- O.C.D.E.
"Los transportes marítimos". (Informe anual año ...).
- OSSA ECHABURU, R.
"Puertos y superpuerto de la costa vasca". ICE 467-468, Julio-Agosto, 72, pag. 149.
- OTERO, CARLOS
"Petróleo con bandera española". Informaciones, 29-7-1974.
- PADIN, MANUEL
"El impacto de las conferencias internacionales en el tráfico marítimo español". "Oficema" 6-77, pag. 11-14.
- PALAU CLAVERAS, AGUSTIN y PONCE DE LEON, EDUARDO
"Ensayo bibliográfico sobre la marítima española". Instituto Nacional del libro español. Barcelona, 1943.
- PARGA, J.B.
"El cabotaje"... Madrid, Diana Graf. 1968.
- PEREZ GUERRA, JOSE
"Hace falta una política naval". "Oficema" 21-1971. - pags: 35-39.
- PERY JUNQUERA, PASCUAL
"Los problemas de nuestro transporte marítimo". Madrid, 1967.
- PINACHO, JAVIER
"Los transportes marítimos ¿proteccionismo o libertad?". Conferencia pronunciada en el Primer Congreso Iberoamericano de Ingeniería Naval. Madrid-Sevilla, Mayo, 1978.
- PINACHO, JAVIER
"Tráfico marítimo". Fondo Nacional de Ingeniería Naval. Madrid, 1978.

PITA, Luis

"La protesta de los alumnos de Náutica". Ideal Gallego Separata Dominical. 3-III-75.

PLANAS PALOU, José

"El puerto de contenedores en la Bahía de Cádiz". Rev. "Oficema", Octubre 1.968, pgs. 41 y 42.

PLANIFICACION Y TRANSPORTES INTEGRADOS (I.E.T.C.)

"El transporte marítimo", 5 vol., Madrid. (s.f., -- ¿1.977?) (n.p.)

POBLACION, Epifanio

"Asunto: Cuadro Indicador". Bilbao, 10-IV-72 (n.p.)

POLITECHNIC OF CENTRAL LONDON

"Flags of Convenience in 1.978", London 1.978

POLO, Gerardo

"El buque y su evolución den función de la estructura de costes del transporte marítimo". Premio COMISMAR - 75/76. Publicado en Ingeniería Naval.

POLO, Gerardo

"La financiación, base de la política de Marina Mercante". "Oficema", 10-76, pag. 11-17

POLO, Gerardo

"La financiación, base de la política de Marina Mercante (II)". "Oficema", 11-76, pag. 25-29

POLO, Gerardo

"La financiación, base de la política de Marina Mercante". "Oficema", 12-76, pag. 11-19

POLO, Gerardo

"La financiación, base de la Política de Marina Mercante", "Oficema", 3-77, pag. 43-49

PONTY, Valery

"Historia de las Comunicaciones. Transportes marítimos". Pamplona, S.A. de Ediciones, 1.966

PRADOS ARRARTE, Jesús

"Tratado de Economía Política", Universidad Complutense Facultad de Derecho, Madrid, 1.978 (en el primer trimestre de 1.981 veía la luz el V y penúltimo volumen la -- obra).

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO, (S. General para la Ordenación Económica Social, SOES)

"Estudio sobre la evolución y envejecimiento de la Marina Mercante española". Madrid, 1.955

PUELLES BENITEZ, JOSE M. y CASAS BLANCO, FERNANDO

"El equilibrio del mercado de buques, consecuencias previsibles en la industria de la construcción naval".

1491

XII. Sesiones Técnicas sobre Ing.Naval. Barcelona 10,
21-XI-1975.

RAFGARD TURWOD, (Director General de "Intertanko")

"Oil transportations in tankers getting cheaper and cheaper"
"NORWEGIAN SHIPPING NEWS". n° 21, 1973.

RAMON, JOSE F. DE

"Transporte marítimo y construcción naval".
en el colectivo de CASAS, F y otros, "El transporte marítimo
en España". Consultores Marítimos S.L. 31-I-1973, Pág.52 a 60.

RINGROSE, DAVID R.

"Los transportes y el estancamiento económico de España".
(1750-1850).
Tecnos. Madrid 1972.

ROBERT, JUAN

"Datos para un historial de la flota petrolera española".
"Oficema". Febr.1964. Pág.33-36.

ROBERT, JEAN

"Elements d'une politique des transports maritimes"
Editions Eyrolles. Paris 1973.

ROBERT, JUAN

"La Industria del desguace de buques en España".
"Oficema". Mayo 1962. Pág.40-41.

RODRIGUEZ, MAURO

"La Ruina de los Fletes: una política naviera incoherente".
Actualidad Económica. 4-I-1977. Pág. 23-24

RODRIGUEZ SAEZ, LUIS

"La política económica de coordinación de transportes: el caso
de España".
R.E.P. n° 64. Madrid 1973.

RODRIGUEZ SAEZ, LUIS

"La política de transportes en la Dictadura de Primo de Rivera"
Cuadernos Económicos ICE, n° 10. Pág. 443-462.

RODRIGUEZ SAEZ, LUIS

" Política de transportes"
Cap XXII de la obra colectiva de GARCIA Y OTROS. "Política eco-
nómica de España", 4ª Edición, págs.723 a 816. Madrid 1980.

HOLDAN SANTIAGO y GARCIA DELGADO, JOSE L.

"La formación de la sociedad capitalista en España 1914-1920"
Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid 1973. 2 tomos.

ROS HONRAVELLA, JACINT

"Política económica española (1.957-1.973)"
Ed. Blume.

ROSTOW W.W.

"The stage of economic growth . Cambridge Univ.
Cambridge. Univ. Press, 1960.

RUFILANCHAS L.

"Los elementos auxiliares del transporte marítimo".
ICE 470, Oct.72. Pag, 69 y sts.

RZEPECKI, WLADYSLAW

"The shipbuilding cyclus reconsidered".
"paper" presentado al encuentro que sobre "Maritime Research and
European shipping and shipbuilding". Tuvo lugar del 29-31-III-78
Rotterdam.

- SANCHEZ MUÑOZ, Paloma
 "El transporte de mercancías en el comercio internacional español. Incidencia en la Balanza de Pagos". I.C.E., Diciembre de 1979, pag. 154 a 163.
- SANCHO LLERANDI, P. y LOMO MARTIN, L.
 "La crisis actual del transporte marítimo de pasajeros". XII sesiones de Ingeniería Naval. Barcelona, del 19 a 21-XI-1975.
- SANCHO LLERANDI, P.
 "Transporte Marítimo y construcción naval en España". Ediciones de la Torre. Madrid, 1979.
- SEGUIZA, Julio
 "El cambio económico frente a la crisis desde una perspectiva comunista". Papeles de economía nº 2 pag. 46 a 52. Madrid, 1980
- SENDA 3 -INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.
 "Situación y perspectivas del transporte marítimo de cabotaje". No publicado, (Madrid), diciembre, 1979.
- SERRA, Francisco
 "El problema de las prácticas de los alumnos de marina mercante". Oficema, Enero 1959, pag. 16-18
- SHARP, C.H.
 "Economía del transporte", Ed. Vicens-Vives, Barcelona 1975.
- SIN AUTOR
 "Entrevista a D. Fernando Casas Blanco, Director General de ANAVE". "Transporte 3", nº 21, Madrid, 1979, pages. 53 a 55.
- SIN AUTOR
 "Necesidades de transporte para la importación de crudos de petróleo".- No publicado. Madrid, 13-I-1978.
- SIN FIRMA
 "Extracts from house of commons. References to coastal shipping" Hansard for 20 th. and 21 st. November, 1961
- SIN FIRMA
 "Self protection, self destruction". Fairplay, nº 5000 extraordinario. pag. 17 y ss., 1979.
- SIN FIRMA
 "III Plan de Desarrollo económico y social 1.972-1.975". Cuarta edición, Madrid, junio 1972.
- SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE
 "Acuerdo sobre actuación a medio plazo de los grandes astilleros del sector público". S.F., N.P., (finales de 1979)
- SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE
 "El paro y el futuro de la marina mercante" "Alternativa del Sindicato Libre de la Marina Mercante al empleo en la mar". S.F. Madrid (21.9797). (Ponencia presentada al 3º Congreso celebrado en La Coruña, en julio al verano de 1979.

- SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE
"Empleo y desarrollo en la Marina Mercante. 1ª Ponencia del IV Congreso, Málaga 25-27 Sep. 80.
- SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE (S.L.M.M.)
"Estudio Económico sobre el sector". Madrid, s.f. (¿1977?), (n.b.).
- SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE
"Informe sobre cuadros mínimos". Madrid, 5-XI-79
- SINDICATO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE (S.N.M.M.)
"Textos sobre el transporte marítimo. Madrid, 1964.
- SOCIEDAD DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE S.L.
"Balance de Pagos de Transporte", mimeografiado. Madrid, s.f. (1981)
- STROMME SVENSEN, A.
"Optimum size of the firm in shipping". Rotterdam, 1978
- STROMME SVENDSEN, Arnljot
"Sea Transport and Shipping Economics" Broom 1.988
- STURMEY S.G.
"British shipping and world competition". University of London Press, 1963
- STURMEY, S.G.
"Liberalism, Dirigism and the new International Maritime Order" Rotterdam, 1.978
- SUBCOMISION DE TRANSPORTES MARITIMOS DEL PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO.
"El Plan de Desarrollo económico y social. Transporte marítimo. Monografía". Madrid, s.f. (¿1977?).
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE
"Lista oficial de los buques. (año...)" Madrid. (Se viene editando desde el siglo XIX).
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE
"Circular a los estudiantes y escuelas de Náutica" (sobre conflicto). Madrid 26-3-75.
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE
"Estadística del tráfico marítimo año 1948", Madrid, 1949 (comprende información 1940-48).
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE
"Estudio sobre los problemas actuales del tráfico de cabotaje, presentado por la Naviera Ybarra, S. en c.". Madrid, 1951
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE
"Estudios sobre Marina Mercante y Pesca". (conferencias pronunciadas por el personal de la misma), Madrid año 1950.

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

"Informe elevado al Excelentísimo Sr. Subsecretario de la Marina Mercante por la Comisión Permanente de este Consejo, con respecto a la moción presentada por el Procurador en Cortes Excmo. Sr. D. Pedro Nieto Antúnez relativa al tráfico de cabotaje (año 1951)". Madrid, 1952

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

"Estadística de Mercancías y Pasajeros transportados por buques españoles en el año..." (desde 1955 a 1976). Dirección General de Navegación, servicio de Tráfico e Información. Madrid.

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

"Fleets a aplicar para el transporte del petróleo crudo". N.p. Madrid, 17-V-1966

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

"Informe sobre convenio de precios para transporte de crudos". N.p. Madrid, 4-XII-1972.

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

"Rebaja de fletes para los buques nacionales en el transporte de crudos del petróleo" (Dirigido a Ministro de Comercio). N.P. Madrid, 14-III-1969

SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

"Situación y posibilidades de la flota Mercante nacional en relación con la ordenación de nuevas construcciones". Madrid, 1961

SUBSECRETARIO DE LA MARINA MERCANTE (AMADOR)

"Discurso pronunciado con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen". Madrid, 17-VIII-1975. (n.p.) pero en la prensa de esa fecha hay amplio eco de sus palabras.

TAMAMES, RAMON

"Estructura económica de España". Vol. I: introducción, sector agrario. Biblioteca universitaria Guadiana. Madrid, 1976

TAMAMES, Ramón

"Estructura económica de España". Vol. I y II. Editorial Alianza, Madrid 1978

TAMAMES, Ramón

"La oligarquía financiera en España". Ed. Planeta, Barcelona, 1.977

THOMSON, J.M.

"Teoría económica del transporte". Alianza Editorial, Madrid 1.976

TOMASELLO, Letterio

"I Traffici Marittimi ed Il Lavoro nei porti". Edizione Il Messaggio Marittimo. Nápoles 1.958

TORRELLA CASARES, Gabriel

"Los orígenes del capitalismo en España, Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX". Madrid, 1973

TRESSELT, Dag

"The controversy on division of labour in International Seaborn transport". Bergen, 1969. Institute of Shipping Research, Bergen, 1969

VILLASTREJ, ALBERTO (Ministro de Comercio)

"Discurso en la Asamblea de OFICEMA".

Rev. "Oficema". Agosto 1961. Pag. 43 a 50.

UNCTAD

"Convención sobre un código de Conducta".

IS-VI-1980. TD/B/C.4/206.

UNCTAD

"Costos relativos de la mano de obra".

TD/222/Supp.4. Manila Mayo 1977.

UNCTAD

"El desarrollo de las flotas mercantes".

TD/222. Mayo 1979.

UNCTAD

"Eliminación gradual de las operaciones de libre matrícula"

22-X-1979. TD/B/C.4/AC.1/7.

UNCTAD

"Informe de la Secretaría sobre pólizas de fletamento"

N. York 1974.

UNCTAD

"Informe del Grupo de trabajo Inter gubernamental Especial sobre las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación auténtica entre el buque y el pabellón de matrícula".

TD/B/C.4/177. TD/B/C.4/AC.1/3. Febrero 1979.

UNCTAD

"Mecanismos jurídicos para regular las operaciones de las flotas de libre matrícula durante el período de eliminación gradual"

22 de septiembre de 1979. TD/B/C.4/AC.1/6.

UNCTAD

"Propietarios efectivos de las flotas de libre matrícula"

TD/222/Supp.1. Mayo 1979

UNCTAD

"Repercusiones de la eliminación gradual de la libre matrícula"

24 de Septiembre de 1979. TD/B/C.4/AC.1/5

UNCTAD

"Rutas comerciales de los buques de libre matrícula"
TD/222/Supp.5 / Mayo 1979.

UNCTAD

"Seminario sobre la economía del transporte marítimo".
Ginebra 1966

UNCTAD

"The biner conference system".
New York 1970

UNCTAD

"Transporte marítimo de hidrocarburos"
TD/222/Supp.3 Mayo 1979

U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE

"Maritime Subsidies".
Publicado en 1950, 1962, 1964, 1965 y otros años, el último de
los cuales hasta la realización de este trabajo, ha sido el de
1970, que hacía el n° 9. El de 1964 fue reproducido en 1965 por
ALAMAR.

U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE MARITIME ADMINISTRATION.

"Maritime subsidies 1970"
Washington diciembre 1970.

VANJAGS A.H.

"Flag discrimination: an economic analysis"
en la obra de Gardner y otros "Advances in Maritime economics"
Cambridge University Press 1977. Pag. 37 a 64.

VEGA SANZ, R y BELTRAN FLOREZ, L.

"Construcción Naval".
Ed. Espasa Calpe, S.A. Madrid 1960. Separata del libro "Estudios
sobre la Universidad Económica de Europa".

VOIGT, F.

"Economía de los sistemas de transporte".
Ed. Fondo de Cultura Económica. Mexico 1964

- WHITTAKER, J.R.
"Containerisation". Transcripta Books, London, 1972
- WILLEKE, R.
"La política de transportes en Alemania Federal". (La Política de Transportes en Europa Occidental, del Ministerio de Obras Públicas, Consejo Superior de transportes terrestres. Vol. II. Madrid, 1976.
- YBARRA, JOSE MARIA (Presidente de OFICEMA)
"Discurso pronunciado con motivo de la Asamblea Anual de OFICEMA". (1962-65).
- ZAMORA RODRIGUEZ, TOMAS
"El Banco de Crédito a la Construcción". Boletín de Estudios Económicos, núm. 62, Mayo-Agosto, 1964, - pg. 525 y sts.
- ZAMORA TERRES, JUAN
"La Marina Mercante también en conflicto". "Triunfo". Enero, 1975. pgs. 30-32
- ZANNETOS ZENON, S.
"The theory of oil tankship rates : an economic Analysis of tankship operations". Instituto Tecnológico de Massachusetts, 1966.
- ZUBIZARRETA BILBAO, ALEJANDRO (Presidente de OFICEMA)
"Discurso pronunciado con motivo de la Asamblea Anual de OFICEMA en el año..." (1951-53)

APENDICE III: ABREVIATURAS

- A.F.R.A.	Average Freight Rate Assessment
- A.N.A.V.E.	Asociación Navieros Españoles
- B.B.C.	Banderas de Conveniencia
- B.C.C.	Banco de Crédito a la Construcción
- B.E.B.E.	Boletín Estadístico del Banco de España.
- B.I.A.	Boletín Informativo de Anave.
- B.I.S.	Boletín Informativo Sectorial.
- B.P.	Balanza de Pagos
- CC.MM.	Consejo de Ministros.
- C.E.E.	Comunidad Económica Europea.
- CONSTRUNAVES	ASOCIACION DE CONSTRUCTORES NAVALES ESPAÑOLES
- C.S.P.	Crédito Social Pesquero.
- D.	Decreto
- D.G.	Dirección General
- D.G.AA.	Dirección General de Aduanas
- DD.RR.	Derechos Reguladores.
- D.G.II.SS. y NN	D.G. de Ind. Siderúrgicas y Navales.
- D.G.N.	Dirección General de Navegación
- D.G.P.E.	D.G. de Patrimonio del Estado.
- D.L.	Decreto Ley
- e.p.	elaboración propia
- EE.PP.	Empresas Públicas
- F.B.C.F.	Financiación Bruta de Capital fijo.
- F.I.T.	Federación Internacional del Transporte
- I.C.M.L.P.	Instituto de Crédito a medio y largo plazo.
- I.C.R.N.	Instituto de Crédito para la reconstrucción nacional.
- I.C.O.	Instituto de Crédito Oficial
- I.E.T.C.	Instituto de estudios de transportes y Comunica-
- I.T.F.	International Transport Federation caciones.
- I.N.E.	Instituto Nacional de Estadística
* - I.N.I.	Instituto Nacional de Industria
- I.S.M.	Instituto Social de la Marina
- L.P.R.M.M.	Ley de Protección y renovación de la Marina -
- L.T.B.P.	London Tanker Brokers' Panel. Mercante
* - I.S.E.	International Shipping Economics.

- M.M.	Marina Mercante
- M.O.P.	Ministerio de Obras Públicas
- n.p.	No publicado.
- O.	Orden
- O.C.	Obra citada
- OFICEMA	Oficina Central Marítima
- O.M.S.	Organización Mundial de la Salud
- pg.	página
- P.TT.II.	Planificación y Transportes integrados
- S ^a .M.M.	Subsecretaría Marina Mercante
- SAIQUI	Sociedad Anónima de productos químicos
- S.L.M.M.	Sindicato Libre de la Marina Mercante
- S.N.M.M.	Sindicato Nacional de la Marina Mercante
- S.E.T.	Sociedad de Estudios del Transporte
- S.F.	sin firma
- R.E.P.	Revista de Economía política
- Rgto.	Reglamento
- Sts.	Siguientes
- UNCTAC	United Nations Conference on Trade and development.

1502

APENDICE IV: TIPO DE CAMBIO CONSIDERADO

- Paridad/tipo de mercado -
(Pts./\$)

1949	39,328
1950	39,727
1951 - 53	39,577
1954 - 66	38,879
1957	41,364
1958	41,999
1959	51,000
1960 - 66	60
1967 -	60,833
1968 - 70	70
1971	69,516
1972	64,273
1973	58,243
1974	57,688
1975	57,407
1976	66,903
1977	75,967
1978	76,663

Fuente: Banco Mundial